Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 248

Projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 200[illegible]

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-50947-9 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-50948-6 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 21 septembre 2007

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport d'enquête et d'audience publique relatif au projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion. Dans ce dossier, monsieur Pierre André a agi à titre de président, assisté de monsieur Jean-Claude Panisset, commissaire.

La commission est arrivée à la conclusion que le projet proposé par la Ville de Vaudreuil-Dorion est justifié, mais quelques conditions s'avèrent nécessaires pour le rendre plus acceptable d'un point de vue environnemental et social. Ces mesures visent une protection accrue de l'environnement, une amélioration de la qualité de vie des citoyens et un accès, en temps opportun, à une information détaillée.

Par ailleurs, la commission a noté que l'étude d'impact de ce projet routier survient alors que les choix structurant le territoire et son développement sont arrêtés, ce qui a pour effet de limiter la participation publique. Elle est d'avis que, pour tendre vers un développement urbain durable, une évaluation environnementale devrait accompagner tout plan d'urbanisme et règlement de zonage et de lotissement. L'ajout d'une telle exigence pourrait être envisagée dans l'actuelle révision de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 19 septembre 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le rapport d'enquête et d'audience publique visant le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.

Au terme de son analyse, la commission arrive à la conclusion que le projet soumis par la Ville de Vaudreuil-Dorion, avec les mesures d'atténuation et de suivi proposées, est justifié. Il répond à la croissance fulgurante que connaît la ville depuis quelques années. La commission estime cependant que quelques améliorations sont nécessaires pour rendre ce projet plus acceptable aux yeux des citoyens qui ont participé à l'audience publique. À cet effet, elle est d'avis qu'une piste cyclable devrait être aménagée sur la rue Félix-Leclerc (boulevard de la Gare), qu'une séance d'information et d'échange devrait être organisée avec les résidants locaux avant le début de chacune des interventions projetées, que les travaux ne devraient pas être effectués entre 23 h et 7 h, qu'une évaluation de la structure des résidences à proximité des ponts ou viaducs projetés devrait être réalisée avant et à la fin des travaux, que l'éclairage devrait être optimisé pour minimiser la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des citoyens, et que les résultats des suivis devraient être rendus publics par la Ville. Enfin, la commission est d'avis que la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait adopter dans les meilleurs délais un règlement sur la marche au ralenti des moteurs et qu'elle devrait profiter des données récentes présentées dans l'étude d'impact pour mettre en place un suivi permanent de l'ambiance sonore.

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Par ailleurs, pour quelques citoyens, l'étude d'impact de ce projet routier survient alors que les choix structurant le territoire et son développement sont arrêtés. Ils n'auraient pas eu ainsi l'opportunité d'être informés et de s'exprimer sur les incidences environnementales de ces choix. La commission estime qu'une évaluation environnementale, proportionnelle à l'importance des incidences anticipées, devrait accompagner tout plan d'urbanisme et règlement de zonage et de lotissement lorsque ces documents sont soumis à la consultation publique en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

En terminant, j'aimerais remercier monsieur Jean-Claude Panisset, commissaire, et le personnel du Bureau pour leur excellente collaboration. J'ai pu apprécier leur compétence et leur professionnalisme.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,

Pierre André

Table des matières

Les avis de la commission ix

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 9

Le questionnement 9

Les mémoires et les présentations verbales 11
Les appuis inconditionnels au projet 11
Les préoccupations liées au projet 12
Les autres considérations 13

Chapitre 2 L'analyse de la commission 15

La raison d'être du projet 15

L'évaluation et la gestion des incidences en phase de construction 19

L'évaluation et la gestion des incidences en phase d'exploitation 22
La nécessité d'une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc 23
La qualité de l'air 25
L'ambiance sonore 29
La pollution lumineuse 33

Pour un développement urbain durable 34

Conclusion 39

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 41

Annexe 2 La documentation 47

Bibliographie 57

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.....5

Figure 2 Le profil des aménagements routiers proposés.....7

Tableau 1 Les éléments de justification du projet soumis par le promoteur.....16

Tableau 2 L'estimation des émissions annuelles des principaux polluants émis dans l'atmosphère.....26

Tableau 3 Les émissions annuelles et les concentrations maximales en 24 h des matières particulaires pour les années 2006 et 2021.....27

Tableau 4 Les concentrations maximales horaires de monoxyde de carbone et de dioxyde d'azote comparées aux normes (valeurs moyennes sur une heure).....27

Tableau 5 Le nombre de résidences selon leur degré de perturbation pour les différents segments du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.....30

Tableau 6 Le nombre de résidences selon l'impact sonore évalué pour chacun des segments du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.....31

Les avis de la commission

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Avis 1 — La commission est d'avis que le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion est justifié en raison de la saturation actuelle ou anticipée des principales artères, des difficultés qu'entraînerait un éventuel élargissement des rues liant les secteurs Vaudreuil et Dorion, et de sa forte croissance résidentielle, commerciale et industrielle. De plus, ce projet s'inscrit dans la continuité de la planification du développement du réseau municipal. → p. **18**

Avis 2 — La commission est d'avis qu'aucune activité de construction ou complémentaire liée au projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion ne devrait se dérouler entre 23 h et 7 h. Cette exigence devrait être incluse aux contrats que la Ville conclura avec ses fournisseurs. → p. **20**

Avis 3 — La commission est d'avis que, dans le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion, une évaluation de la structure des résidences à proximité des futurs ponts et viaducs devrait être effectuée avant le début des travaux et après qu'ils auront été complétés. Cette condition devrait être incluse au devis que la Ville négocierait avec les entrepreneurs. → p. **21**

Avis 4 — La commission est d'avis que, préalablement à la réalisation des travaux dans chacun des secteurs visés par le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion, une séance d'information et d'échange devrait être tenue par la Ville. Ce serait l'occasion de présenter aux citoyens notamment le plan définitif d'aménagement, l'échéancier, l'horaire et le coût des travaux, le système de gestion des plaintes, la localisation du chantier, les contraintes imposées aux exécutants des travaux, les modalités d'éclairage ainsi que celles de gestion du trafic, de la vitesse et du stationnement. Outre la Ville, la commission considère comme essentielle la présence à cette séance du chef de chantier, du responsable de la surveillance environnementale et des principaux entrepreneurs. → p. **22**

Avis 5 — La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité et afin d'encourager le transport actif, le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion devrait inclure une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc. → p. **25**

Avis 6 — La commission est d'avis que, dans un souci d'utilisation efficace de l'énergie, d'amélioration de la qualité de l'air ambiant et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait adopter dans les meilleurs délais un règlement sur la marche au ralenti des moteurs. → p. **28**

Avis 7 — La commission est d'avis que le programme de suivi proposé en phase d'exploitation par la Ville de Vaudreuil-Dorion dans son projet d'amélioration du réseau routier est adéquat et permettrait de prendre en considération les résultats pour améliorer la situation au besoin. La Ville devrait être tenue de rendre publics les résultats des programmes de suivi dès que disponibles. → p. **32**

Avis 8 — Compte tenu des sources multiples de bruit lié au transport imprégnant l'ambiance sonore de Vaudreuil-Dorion, du développement anticipé et de l'incertitude en matière de croissance de la circulation de camions et de trains, la commission est d'avis que la Ville devrait mettre en place un suivi permanent de l'ambiance sonore. La cartographie réalisée dans l'étude d'impact pourrait servir de référence à son établissement. → p. **33**

Avis 9 — La commission est d'avis que l'éclairage prévu dans le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion devrait être optimisé pour en minimiser la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des citoyens. → p. **34**

Avis 10 — Dans une perspective de développement urbain durable, la commission est d'avis qu'une évaluation proportionnelle à l'ampleur des incidences environnementales anticipées de toute modification aux plans d'urbanisme et aux règlements de zonage ou de lotissement devrait faire partie de l'information jugée essentielle soumise à la consultation publique en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. La révision en cours de cette loi pourrait permettre l'intégration de cette exigence. → p. **37**

Introduction

La Ville de Vaudreuil-Dorion, située à l'ouest de l'île de Montréal, estime qu'il existe actuellement sur son territoire des problèmes de circulation routière et elle anticipe leur aggravation avec la progression du développement résidentiel et commercial. Par conséquent, elle juge essentiel d'améliorer son réseau routier et propose à cet effet des interventions sur la rue Félix-Leclerc[1], le boulevard de la Cité-des-Jeunes ainsi que dans le prolongement de l'avenue André-Chartrand.

Comme tous ces axes seraient à quatre voies de large et d'une longueur supérieure à 1 km, le projet d'amélioration du réseau routier proposé est soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) dont les modalités sont prévues dans le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Conformément à cette procédure, l'avis de projet a été transmis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 25 mai 2005 et la directive du ministre pour la réalisation de l'étude d'impact, émise le 1er juin suivant. Après avoir jugé l'étude d'impact recevable, le ministre demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le 8 février 2007, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier pendant 45 jours, soit du 20 février au 6 avril 2007. Au cours de cette période, deux requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre.

Le 26 avril 2007, Mme Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique concernant le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion. D'une durée maximale de quatre mois, ce mandat a débuté le 22 mai 2007. Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées dans la ville de Vaudreuil-Dorion. Lors de la première partie, la commission, constituée par le président du BAPE, a tenu une séance publique le 30 mai 2007. Durant la seconde, qui s'est tenue le 27 juin 2007, la commission a reçu huit mémoires et entendu trois présentations verbales.

1. Depuis le 1er août 2007, la rue Félix-Leclerc s'appelle boulevard de la Gare.

Le projet

Les objectifs poursuivis par la Ville de Vaudreuil-Dorion sont d'améliorer la circulation et de garantir des déplacements sécuritaires sur les artères de la ville, d'améliorer l'accessibilité aux pôles commerciaux, de favoriser une interaction accrue entre les secteurs Vaudreuil et Dorion ainsi que de desservir adéquatement la gare Vaudreuil (train de banlieue). Dans cette optique, la Ville propose d'intervenir sur trois infrastructures routières à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (figures 1 et 2).

La première intervention consisterait à élargir à quatre voies sur une distance d'environ 2 km la rue Félix-Leclerc dont la vocation est principalement commerciale. Pour cet axe, le promoteur a privilégié un scénario sans piste cyclable. L'élargissement de la rue avec un trottoir se ferait du côté sud dans l'emprise que possède la Ville. La mise en service de la rue Félix-Leclerc est prévue pour 2008.

La seconde intervention serait l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes sur environ 1,5 km, entre l'autoroute 540 et la voie ferrée du Canadien Pacifique. La Ville a étudié les mêmes variantes d'aménagement que pour la rue Félix-Leclerc. L'élargissement se ferait principalement du côté nord en raison de la présence, du côté sud, de la rivière Quinchien et d'un plus grand nombre de résidences. Un trottoir et une piste cyclable seraient aménagés sur ce même côté. Cependant, une bande d'environ 10 m devrait être acquise puisque l'emprise existante de 20 m est insuffisante. La mise en service du boulevard de la Cité-des-Jeunes est prévue pour 2012.

La troisième intervention consisterait en la prolongation de l'avenue André-Chartrand. La Ville a étudié quatre variantes au tracé de référence qui figure à son plan directeur de rues, soit trois du côté ouest et une du côté est. Elle a privilégié la prolongation sur un nouvel axe nord-sud à quatre voies sur une longueur d'environ 2 km, entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la route Harwood. Deux carrefours giratoires y sont projetés afin de desservir les éventuels quartiers résidentiels. Cette infrastructure comporterait trois ponts, un pour la traversée de la rivière Quinchien et deux pour les corridors du Canadien Pacifique et du Canadien National. Une piste cyclable serait aménagée du côté est et un trottoir du côté ouest. Par ailleurs, le camionnage serait interdit sur cette avenue. Les travaux projetés seraient effectués par étape : 1) la construction d'une route à deux voies, de la rue Valois à l'avenue Marier, de manière à offrir une solution temporaire à la circulation qui passerait par l'avenue Marier et la rue Henry-Ford, 2) la construction d'un pont sur la rivière Quinchien et un autre segment à deux voies qui s'étendrait du boulevard de la Cité-des-Jeunes jusqu'au corridor ferroviaire du Canadien Pacifique, 3) la construction de deux ponts permettant à l'avenue de traverser sous les voies ferrées, tout en aménageant l'axe à

quatre voies et en effectuant le raccordement à l'échangeur de la future autoroute 20 qui serait réaménagée par le ministère des Transports dans le secteur de Dorion. La mise en service de l'avenue André-Chartrand est prévue vers 2015.

La Ville juge prioritaire de procéder d'abord à l'intervention sur la rue Félix-Leclerc, ensuite à la première phase de l'avenue André-Chartrand, suivi de l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes pour terminer avec le parachèvement de l'avenue André-Chartrand. Elle a établi cet ordre en raison des problèmes éprouvés sur le réseau routier, des orientations de développement de la Ville et de sa capacité de payer. Les coûts estimés pour la construction du projet sont d'environ 32 M$, dont 3 M$ pour la rue Félix-Leclerc, 4 M$ pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes et 25 M$ pour l'avenue André-Chartrand.

Le cadre d'analyse de la commission

Les commissions du BAPE examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs. Cette notion englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel. Les principes inscrits dans la *Loi sur le développement durable* (2006, c. 3) qui ont été soulignés lors de l'audience publique et qui ont particulièrement guidé la commission dans son analyse sont :

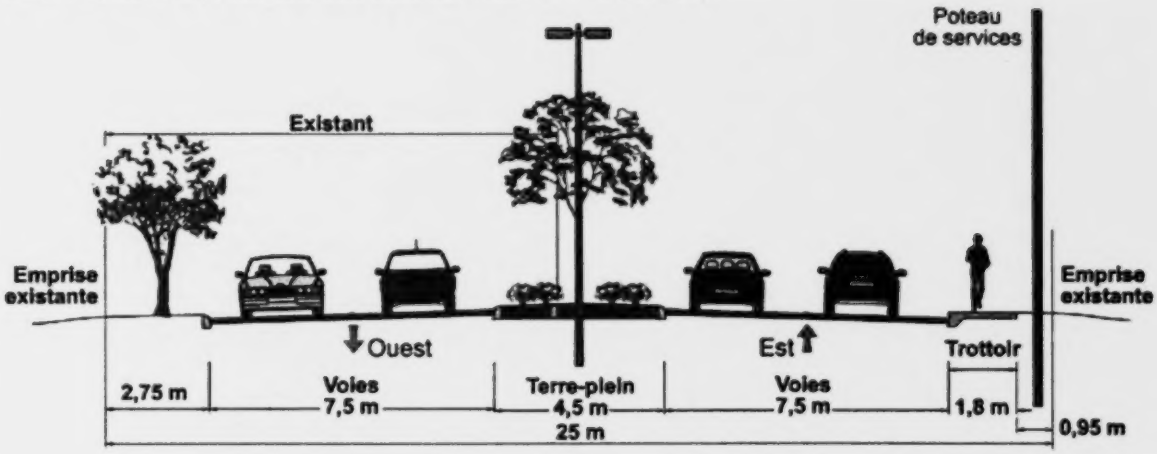
- la protection de l'environnement ;
- la préservation de la biodiversité ;
- l'équité et la solidarité sociales ;
- la santé et la qualité de vie ;
- l'efficacité économique ;
- l'accès au savoir ;
- la participation et l'engagement ;
- la production et la consommation responsables.

Figure 1 La localisation du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion

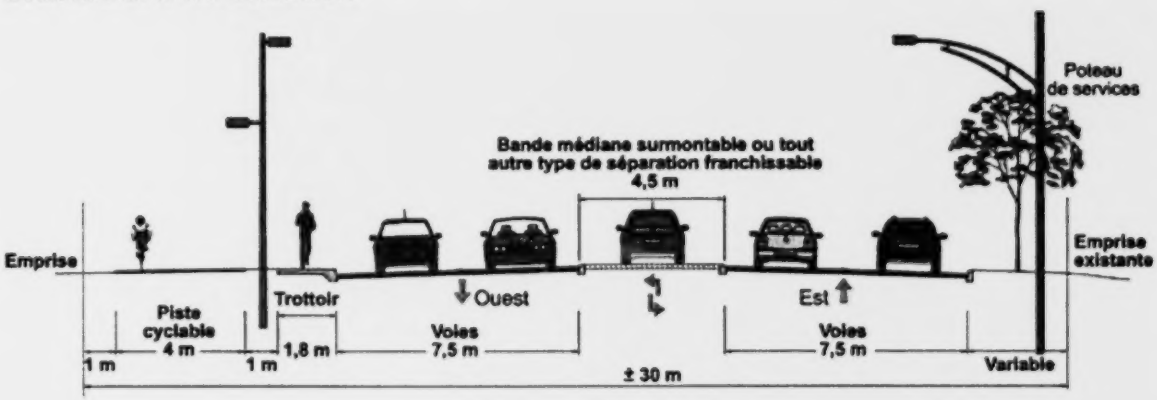
Sources : adaptée de PR3.1, figures 2 et 9 ; PR3.2, annexe 14 ; PR5.1, annexe 1 ; PR5.1, annexe 5, figure 2 ; carte de la ville de Vaudreuil-Dorion [en ligne (31 août 2007) : www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca].

Figure 2 Le profil des aménagements routiers proposés

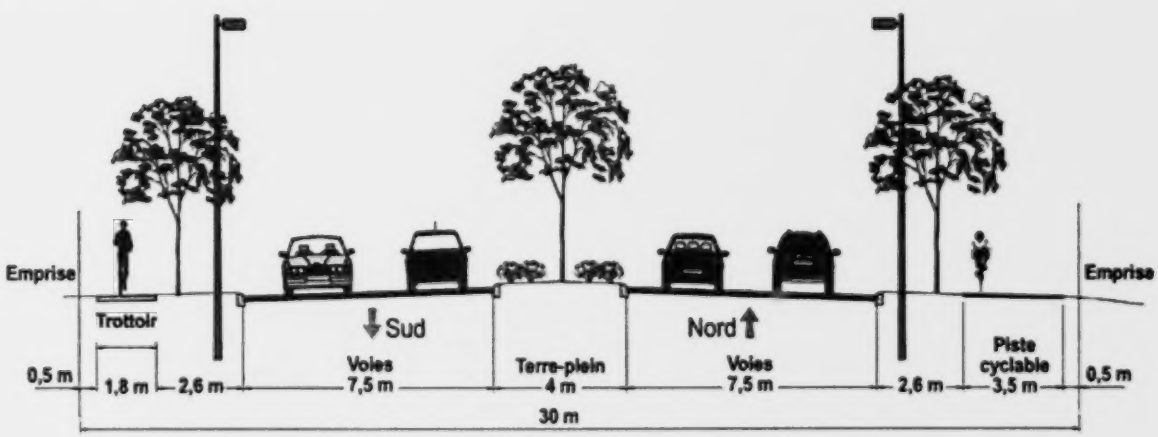
Rue Félix-Leclerc (renommée Boulevard de la Gare le 1er août 2007)



Boulevard de la Cité-des-Jeunes



Avenue André-Chartrand



Source : DA1, p. 5, 6 et 7.

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Tout au long du mandat d'enquête et d'audience publique, la commission a entendu les diverses préoccupations et opinions des participants. Le présent chapitre en fait la synthèse.

Le questionnement

En première partie d'audience publique, cinq personnes sont intervenues pour demander au promoteur des précisions sur le projet. Les questions soulevées visaient principalement la qualité de l'air, la qualité de vie, la rivière Quinchien et l'aménagement du territoire.

Certains participants ont d'abord voulu s'assurer que la qualité actuelle de l'air et les répercussions éventuelles du projet avaient été évaluées correctement par le promoteur. Les interrogations ont porté sur l'emplacement des stations d'échantillonnage, soit Sainte-Anne-de-Bellevue, Pointe-Claire et Dorval, ainsi que sur l'approche utilisée dans la modélisation, notamment pour mesurer la contribution du relais routier Flying J situé en bordure de l'autoroute 540 (figure 1) :

> Est-ce que je me trompe en me disant que l'étude faite à partir de lieux situés très loin du développement dont on parle, ce n'est pas une étude à mon point de vue qui est sérieuse ? Il me semble qu'on aurait pu installer des sites d'évaluation atmosphérique tout près.
> (M. Robert Boisvert, DT1, p. 54)

> C'est évident que le modèle n'est pas en mesure de représenter la vraie situation. C'est que les camions stationnés avec leur moteur en marche au ralenti, ça représente des *point sources* qu'on appelle en anglais. Alors, je ne peux pas imaginer qu'il n'y a pas un logiciel qui peut modéliser c'est quoi l'effet de ces sources fixes d'émission. Pourquoi on n'a pas tenu compte de ça ?
> (M. John Burcombe, DT1, p. 125)

Le promoteur a également été questionné sur ce qu'il entendait faire pour contrer l'effet du bruit sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes et pour minimiser la pollution lumineuse le long des axes routiers à Vaudreuil-Dorion. Ainsi, une citoyenne demeurant en bordure de la rivière Quinchien et déjà préoccupée par le niveau sonore actuel a demandé à la Ville si elle prévoyait aménager un muret ou un écran

végétal sur ce boulevard (M^me^ Julie Quenneville, DT1, p. 78 et 79). Elle a aussi voulu savoir si la Ville avait envisagé de diminuer l'éclairage artificiel durant la nuit :

> Pouvez-vous me dire si on a évalué la possibilité de diminuer le ratio du nombre de lampadaires par 100 m de rue ou encore a-t-on évalué la possibilité d'installer des minuteries qui permettraient à une certaine portion de l'ensemble des lampadaires de s'éteindre la nuit ou, au moins, permettre aux lampadaires de nuit de diminuer leur intensité pour quand même permettre une sécurité au public, tout en assurant une visibilité correcte mais avec à l'esprit de diminuer cette intensité lumineuse qui est, selon moi, trop intense.
> (*Ibid.*, p. 22)

Une résidante du boulevard de la Cité-des-Jeunes a pour sa part tenté d'en apprendre davantage sur la nature et la façon dont seraient effectués les travaux au croisement de l'avenue André-Chartrand et de la rivière Quinchien pendant la période de construction :

> [...] j'ai le pont qui va être construit juste à côté de chez moi et ma maison date de 1882. Alors, dans l'étude d'impact, on ne parle pas de toute la partie d'incommodation que nous autres, on va avoir. Je ne suis pas certaine [...] que ma maison va tenir le coup parce que, dans le projet, on ne présente pas les endroits où il va y avoir les chantiers de construction, et s'il y a le chantier de construction à côté de chez moi, on sait très bien, la machinerie lourde, ce que ça implique [...].
> (M^me^ Diane Lafontaine, DT1, p. 31)

Bon nombre de participants se sont dits préoccupés par la stabilité des berges et les problèmes d'érosion qui se manifestent déjà aux abords de la rivière Quinchien. Leurs interrogations se sont toutefois concentrées sur la possibilité d'une hausse du niveau des crues, d'un risque plus grand d'inondation et de dommages aux bâtiments riverains qui pourraient en résulter (M^mes^ Julie Quenneville, Diane Lafontaine et Maureen Burcombe, DT1, p. 12, 84, 85, 96, 105, 107 et 108 ; M. John Burcombe, DT1, p. 11).

Finalement, le représentant de Mouvement Au Courant[1] a posé plusieurs questions liées à l'aménagement du territoire (M. John Burcombe, DT1, p. 66, 69, 113 et 116). Elles ont porté notamment sur :

1. L'organisme a également soumis à la commission plusieurs dizaines de questions écrites visant, entre autres, le développement de Vaudreuil-Dorion et les exigences gouvernementales, les documents d'urbanisme et d'aménagement de la Ville, la planification des principaux axes routiers et du transport en commun ainsi que la mise en valeur et la protection des milieux aquatiques, humides et boisés (DC4, DC7, DC8, DC10 à DC12, DC16 à DC18 et DC21).

- la manière dont la Ville avait tenu compte des projets susceptibles d'avoir une influence sur le réseau autoroutier environnant de même que sur l'achalandage des voies de circulation à Vaudreuil-Dorion ;

- les améliorations projetées à la hauteur de l'échangeur de l'autoroute 540 donnant accès à la rue Félix-Leclerc et au boulevard de la Cité-des-Jeunes ;

- l'avancement dans la révision du plan d'urbanisme de la ville pour le rendre conforme au nouveau schéma d'aménagement de la MRC ;

- le rôle de la Communauté métropolitaine de Montréal au regard des orientations d'aménagement des MRC et municipalités qui en font partie.

Les mémoires et les présentations verbales

Les appuis inconditionnels au projet

À la deuxième partie de l'audience publique, le maire de Vaudreuil-Dorion s'est montré surpris du fait que le projet ait été soumis à une audience publique parce que la Ville avait mené des consultations auprès de la population et avait déjà apporté certaines modifications au projet. Il a par ailleurs tenu à rappeler les éléments de justification du projet tout en insistant sur la priorité qui était accordée par la Ville à l'élargissement de la rue Félix-Leclerc (M. Guy Pilon, DM5 ; DT2, p. 9 à 11). Deux autres citoyens, dont le président de la Chambre de commerce de Vaudreuil-Dorion, ont aussi souligné l'importance d'accroître rapidement la capacité de cette rue en raison notamment du développement commercial dont elle fait l'objet et de son utilisation comme voie de contournement entre les autoroutes 40 et 540 en périodes de pointe (M. Donald Quane, DM4 ; M. André Tanguay, DM2).

Pour sa part, le directeur du Service de sécurité incendie de Vaudreuil-Dorion est venu expliquer de quelle façon les déplacements nord-sud et est-ouest étaient difficiles à certains moments de la journée et comment une amélioration du réseau routier pourrait accroître la rapidité d'intervention des pompiers (M. Serges Leroux, DM7). Le représentant du Conseil intermunicipal de transport La Presqu'Île et de Transport Soleil, deux entreprises offrant respectivement le transport en commun aux citoyens de Vaudreuil-Dorion et le transport adapté aux personnes handicapées, souhaite également que le projet se réalise afin d'assurer à la population des déplacements plus efficaces et un meilleur service (M. René Mailly, DM3).

Le projet a également reçu l'appui de la Commission scolaire des Trois-Lacs et de la Sûreté du Québec, district de la Montérégie, eux aussi au regard d'une plus grande fluidité de la circulation dans le périmètre d'urbanisation (DM1 ; DM5.1).

Les préoccupations liées au projet

Les personnes qui sont venues témoigner au cours de l'audience ne se sont pas opposées au projet, mais elles désirent améliorer l'environnement et la qualité de vie.

Une première participante a réitéré ses craintes quant à la structure de sa résidence, aux indemnités qui pourraient lui être versées advenant des dommages à sa propriété et aux nuisances qu'entraîneraient les travaux de construction en particulier. Elle souhaite donc la mise en place d'un comité de citoyens qui collaborerait avec la Ville dans la réalisation du projet, tout en favorisant « l'implication citoyenne et la démocratie pour le bien de la communauté » (M^{me} Diane Lafontaine, DT2, p. 6). Plus spécifiquement, une autre considère comme essentiel qu'il n'y ait pas de travaux ni même de livraison de matériaux durant la nuit pour assurer le bien-être des gens demeurant à proximité des chantiers (M^{me} Maureen Burcombe, DT2, p. 48, 49 et 50).

Le promoteur a également été invité à réaliser son projet en assurant à l'ensemble des citoyens de Vaudreuil-Dorion un environnement sain selon une approche de développement durable :

> J'écris ce mémoire pour que les élus de ma ville, de ma région, sachent que j'attends d'eux qu'ils aient une vision de l'avenir de ma ville tenant compte des besoins et des préoccupations des citoyens, qu'ils agissent de manière responsable et qu'ils contribuent et favorisent une bonne qualité de vie. Cette vision peut s'appuyer sur le fait que nous sommes capables de faire mieux grâce à des gens de qualité.
> (M^{me} Julie Quenneville, DM6, p. 3)

Se montrant davantage préoccupée par les problèmes de bruit, de pollution lumineuse et de qualité de l'air, cette citoyenne demande à la Ville de faire preuve de créativité pour minimiser les répercussions qui leur sont associées. Elle propose certaines pistes de solution comme la création de corridors verts, l'aménagement d'écrans sonores, l'utilisation de lampadaires munis de minuterie et avec des abat-jour diffusant la lumière vers le bas, de même que l'incitation au transport en commun et au covoiturage (*ibid.*). Enfin, Mouvement Au Courant recommande au promoteur d'intégrer à son projet une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc (DM8, p. 9).

Les autres considérations

Mouvement Au Courant a profité du dossier à l'étude pour dénoncer certaines façons de faire du promoteur dans une approche plus globale. Il a déploré l'absence d'études sur le développement régional de l'industrie du camionnage et d'évaluations sérieuses de ses effets sur la circulation locale (*ibid.*, p. 1). Il lui a également reproché ses gestes dans l'organisation territoriale de la ville de Vaudreuil-Dorion :

> La croissance effrénée récente des secteurs résidentiels et commerciaux à Vaudreuil-Dorion n'est pas un hasard mais plutôt le choix de l'administration d'attirer des promoteurs en modifiant le zonage [...] En effet, la Ville est à sa 86e modification du règlement de zonage en cinq ans. Ces modifications ponctuelles constituent des distorsions du plan d'urbanisme de sorte qu'il n'y a plus de vision globale ni de développement ordonné. Le plan de zonage devrait être dicté par le plan d'urbanisme [...] à Vaudreuil-Dorion, c'est plutôt l'inverse... (*Ibid.*, p. 2)

Selon l'organisme, « les citoyens doivent donc vivre avec le résultat du manque de vision des élus » et le consultant est alors obligé « de composer avec l'infrastructure déjà en place » (*ibid.*).

La Ville a également été blâmée pour certaines de ses actions concernant des éléments particuliers du périmètre d'urbanisation (*ibid.*). Les critiques ont porté principalement sur :

- la bande riveraine de la rivière Quinchien qui ne respecterait pas, à certains endroits, les exigences de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables ;
- la protection insuffisante du boisé Charlot et du marais qui lui est adjacent ;
- les problèmes anticipés de circulation au carrefour de l'autoroute 540, de la rue Félix-Leclerc et du boulevard de la Cité-des-Jeunes ;
- la sous-estimation des émissions atmosphériques en provenance du relais routier Flying J dans l'évaluation de la qualité de l'air ;
- la priorité accordée à l'utilisation de l'automobile et l'augmentation éventuelle des gaz à effet de serre ;
- la façon de lotir les terrains en bordure des voies ferrées et la trop grande proximité des habitations.

Chapitre 2 L'analyse de la commission

La commission traite ici successivement de la raison d'être du projet, de ses principales répercussions au cours des phases de construction et d'exploitation, ainsi que de l'évaluation environnementale qui est limitée à l'échelle du projet.

La raison d'être du projet

L'idée d'améliorer le réseau routier sur le territoire actuel de Vaudreuil-Dorion[1] remonte à une vingtaine d'années, notamment avec l'élaboration du premier schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, en vigueur depuis 1990. Un nouveau lien nord-sud entre Vaudreuil et Dorion, soit l'avenue Brown appelée maintenant l'avenue André-Chartrand, était alors intégré aux orientations régionales en complément de l'avenue Saint-Charles[2]. C'est aussi à cette période qu'a été aménagé un premier tronçon à deux voies dans le secteur du parc municipal Les Jardins Dorion (figure 1). Le tracé de la rue Félix-Leclerc a, quant à lui, été planifié en 1981 (règlement n° 260) pour remplacer celui de la rue Boileau qui, auparavant, était prévu comme lien entre les autoroutes 40 et 540. Ce tracé a été reconduit dans les règlements d'urbanisme de 1993 et 2002. De même, la volonté d'élargir le boulevard de la Cité-des-Jeunes n'est pas récente puisqu'en 1974 la Ville construisait une partie de ce boulevard à quatre voies pour faciliter l'accès au Complexe de la Cité-des-Jeunes (PR3.1, p. 11 ; DQ1.1, p. 13 et annexe 2, partie 2, feuillet 2). C'est donc dans le contexte des orientations municipales et des aménagements déjà réalisés que la Ville de Vaudreuil-Dorion propose d'améliorer son réseau routier. Le tableau 1 regroupe succinctement les éléments de justification du promoteur pour la raison d'être du projet.

L'avenue Saint-Charles, seul lien nord-sud qui relie directement les noyaux urbains de Dorion et de Vaudreuil, montre des signes évidents de saturation et ne peut permettre une circulation fluide à cause de ses deux voies ainsi que de ses multiples arrêts, intersections et entrées charretières. Pour améliorer les déplacements entre ces secteurs, l'élargissement de cette avenue ne serait pas une solution adéquate car elle aurait de nombreuses répercussions sur le milieu bâti. De même, des travaux sur la route Harwood ne représenteraient pas une solution de rechange optimale en

1. La ville de Vaudreuil-Dorion est issue du regroupement, en 1994, des municipalités de Vaudreuil et Dorion.
2. En fait, l'avenue Brown, dont le tracé se rapprochait sensiblement de celui de l'avenue André-Chartrand projetée, était planifiée depuis 1971 dans les documents d'urbanisme des anciennes municipalités de Vaudreuil et Dorion (M. Marc Côté, DT1, p. 110 et 111 ; DQ1.1, p. 2).

Tableau 1 Les éléments de justification du projet soumis par le promoteur

Élément de référence	Constat	Solution proposée
Croissance démographique et économique des vingt dernières années	L'avenue Saint-Charles est souvent congestionnée sur presque toute sa longueur entre l'autoroute 20 et l'autoroute 40. Les débits journaliers moyens annuels en excèdent la capacité et des problèmes de congestion récurrents y surviennent.	Un nouveau lien nord-sud, plus fonctionnel et plus fluide, est requis en milieu urbain.
Perspective de développement au cours des dix à quinze prochaines années	Le développement anticipé aggravera la situation sur l'avenue Saint-Charles : tous les tronçons verront leurs débits de circulation s'accroître.	Un nouveau lien en milieu urbain est requis pour permettre un équilibre dans les déplacements nord-sud et pour limiter l'aggravation de la situation sur l'avenue Saint-Charles.
	Le développement anticipé et le prolongement de l'avenue André-Chartrand auront pour effet d'augmenter les débits de circulation sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, excédant ainsi de 20 % la capacité du tronçon à deux voies entre la voie ferrée et l'autoroute 540. Même sans la construction d'un nouveau lien nord-sud, les débits estimés sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre la voie ferrée et l'autoroute 540, seraient suffisants pour dépasser sa capacité actuelle.	Une augmentation de la capacité du boulevard de la Cité-des-Jeunes, pour le tronçon actuellement à deux voies, doit être envisagée. Il faut aussi prévoir la fluidité de la circulation aux deux croisements avec la rue Félix-Leclerc.
	La rue Félix-Leclerc verra ses débits de circulation quadrupler, sinon davantage, compte tenu du développement commercial dont elle fait l'objet et de l'accroissement de l'achalandage à la gare Vaudreuil. Les extrémités de cet axe sont déjà à quatre voies.	Il faut augmenter la capacité de la rue Félix-Leclerc pour, d'une part, satisfaire les besoins du développement commercial de la ville et, d'autre part, assurer un accès fonctionnel à la gare de Vaudreuil.
Sécurité routière	Situation plutôt normale mais, éventuellement, le nombre et la gravité des accidents pourraient augmenter compte tenu d'une circulation accrue sur les différentes artères de la municipalité. La rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité-des-Jeunes totalisent toutefois un plus grand nombre d'accidents avec blessés que l'avenue Saint-Charles.	La recherche de solutions face aux plus grands débits de circulation anticipés ne doit pas s'effectuer au détriment de la sécurité. Tout en améliorant la fluidité, il faut minimiser les risques de collision et garantir des accès sécuritaires aux résidences, commerces et entreprises à proximité des axes.
Orientations municipales	Dans son schéma d'aménagement révisé, la MRC soutient une proposition intermunicipale d'aménagement pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare et demande que la fluidité de la circulation soit assurée sur la rue Félix-Leclerc pour accéder à la gare Vaudreuil.	Les interventions projetées sont conformes aux orientations régionales de la MRC.
	Dans son plan d'urbanisme, la Ville souhaite le prolongement de l'avenue André-Chartrand afin d'améliorer les liens entre ses deux principaux noyaux de développement. Elle prévoit l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre la voie ferrée et la rue Félix-Leclerc afin d'améliorer sa configuration dans ce secteur et considère que la rue Félix-Leclerc doit favoriser l'utilisation du train de banlieue.	Les interventions projetées sont conformes aux orientations en transport du plan d'urbanisme de la Ville.

Source : adapté du PR3.1, p. 52 et 53.

raison de son éloignement à l'extrémité sud-ouest de la ville. L'administration municipale privilégie plutôt le prolongement de l'avenue André-Chartrand, soit une nouvelle artère au cœur même du périmètre d'urbanisation. Elle créerait ainsi un second lien qui faciliterait les échanges entre les secteurs Vaudreuil et Dorion et limiterait de manière significative la dégradation de la situation sur l'avenue Saint-Charles. De plus, le prolongement de l'avenue André-Chartrand permettrait de desservir les éventuels quartiers résidentiels et constituerait un accès secondaire à la gare Vaudreuil.

Le boulevard de la Cité-des-Jeunes offre une chaussée à quatre voies sur la majorité de son parcours entre les autoroutes 40 et 540. Le débit de circulation n'y est pas actuellement critique bien que le promoteur anticipe qu'il le devienne à moyen terme. Compte tenu de la vitesse et des nombreux croisements[1], la MRC a inscrit dans son schéma d'aménagement une proposition intermunicipale pour contrôler les accès directs sur cet axe et pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic. Pour sa part, la Ville entend reconfigurer le tronçon qui est encore à deux voies en proposant l'élargissement avec des aménagements sécuritaires et en corrigeant certaines courbes relativement prononcées.

La rue Félix-Leclerc est un axe local à deux voies construit en 2003, notamment pour faciliter l'accès à la gare Vaudreuil. Les plans de développement de la Ville et les orientations de la MRC en prévoyaient toutefois l'élargissement dès sa conception. En doublant le nombre de voies, les autorités municipales espèrent répondre convenablement à l'achalandage croissant de la gare ferroviaire et poursuivre la mise en valeur des espaces riverains destinés à accueillir des commerces de type « grande surface » (PR3.1, p. 11, 12, 39, 41 à 44 et 47 à 50 ; PR3.3, p. 3 et 4).

Par ailleurs, la ville de Vaudreuil-Dorion connaît un développement accéléré qui ne fait qu'accentuer le besoin d'un réseau routier mieux adapté aux conditions actuelles et futures. Elle a connu une forte croissance démographique au cours des dernières années, surpassant les projections établies par l'Institut de la statistique du Québec. L'augmentation observée est la plus forte de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Elle était de 7,9 % entre 1996 et 2001 et a atteint 29,5 % entre 2001 et 2006. Actuellement, la ville compte quelque 26 000 personnes (PR3.3, p. 3 ; Statistique Canada[2]).

1. De janvier 2003 à juin 2005, le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la rue Félix-Leclerc ont totalisé 35 % plus d'accidents avec blessés que l'avenue Saint-Charles sur laquelle il y a environ 35 % plus de trafic que sur ces deux axes réunis (PR3.1, p. 50).
2. [En ligne (10 août 2007) : www12.statcan.ca/francais/census/index.cfm].

Dans la zone d'étude, les terrains vacants du périmètre d'urbanisation permettraient l'établissement de 5 500 unités d'habitation. Si le développement se poursuit comme le promoteur l'anticipe, ces unités devraient être construites et occupées d'ici une quinzaine d'années. Vers 2021, la population de Vaudreuil-Dorion devrait alors avoisiner, toujours selon la Ville, les 40 000 habitants.

L'activité économique liée aux entreprises a aussi progressé au cours des dernières années et semble maintenir un rythme soutenu. La ville de Vaudreuil-Dorion est d'ailleurs reconnue comme l'un des principaux pôles commerciaux et industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, avec près de 40 % de tous les emplois. La fonction commerciale est appelée à continuer son développement dans le secteur de la rue Félix-Leclerc, tandis que l'occupation industrielle devrait poursuivre sa croissance principalement dans le parc d'affaires Joseph-Carrier et dans le secteur de l'autoroute 540, de la rue Henry-Ford et de la route Harwood (figure 1) (PR3.3, p. 3 et 5).

Aux heures de pointe, cette urbanisation devrait générer des déplacements supplémentaires de 7 500 véhicules par heure le matin et de 11 000 le soir[1], pour atteindre respectivement 14 500 et 19 500 véhicules par heure. En fait, selon les estimations effectuées par le promoteur à partir de l'enquête de l'Agence métropolitaine de transport sur la circulation en 2003, les déplacements aux heures de pointe devraient plus que doubler d'ici 2021 sur le territoire. Plus spécifiquement, la capacité actuelle de la rue Félix-Leclerc serait largement dépassée puisque certains de ses tronçons verraient leur débit journalier moyen annuel quadrupler. Le développement anticipé aurait aussi pour effet d'augmenter les débits de circulation sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, lesquels excéderaient de 20 % la capacité de la portion à deux voies entre le chemin de fer et l'autoroute 540 (PR3.1, p. 34, 39, 43, 44 et 52 ; DA4).

À la lumière des renseignements fournis par le promoteur et de ce qu'elle a entendu au cours de l'audience publique, la commission considère que les interventions proposées dans le prolongement de l'avenue André-Chartrand, sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes ainsi que sur la rue Félix-Leclerc sont appropriées pour répondre au développement de la ville de Vaudreuil-Dorion.

- ***Avis 1*** — *La commission est d'avis que le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion est justifié en raison de la saturation actuelle ou anticipée des principales artères, des difficultés qu'entraînerait un éventuel élargissement des rues liant les secteurs Vaudreuil et Dorion, et de sa forte croissance résidentielle, commerciale et industrielle. De plus, ce projet s'inscrit dans la continuité de la planification du développement du réseau municipal.*

1. L'augmentation plus importante des déplacements durant l'heure de pointe du soir s'expliquerait par le nombre croissant des commerces à grande surface favorisant un plus grand achalandage (DA4).

L'évaluation et la gestion des incidences en phase de construction

De façon générale, les travaux routiers en phase de construction s'accompagnent de poussières, de bruit, de vibrations ainsi que d'un afflux de travailleurs et de circulation. Ces inconvénients s'ajoutent aux travaux de même nature générés par l'essor du développement résidentiel, commercial, industriel et autoroutier dans ces secteurs. Quoique temporaires, ces nuisances cumulées s'étalent sur une longue période, contribuant ainsi à une dégradation de la qualité de vie et du bien-être des résidants directement touchés par les travaux.

Afin de réduire les inconvénients générés par les travaux de construction du projet d'amélioration du réseau routier, la Ville de Vaudreuil-Dorion s'est engagée, par résolution du conseil, à respecter un ensemble de mesures d'atténuation (DQ1.1, p. 1 et annexe 1). Ces mesures, régulièrement appliquées à la gestion des chantiers de construction d'infrastructures routières au Québec, notamment par le ministère des Transports, sont pour l'essentiel colligées dans le résumé de l'étude d'impact. Pour la phase de construction, celles-ci visent principalement la réduction des risques de nuisance et d'émission de contaminants dans l'air et dans l'eau ainsi que la protection des cours d'eau, des rives et des milieux sensibles. Leur succès dépend des efforts de planification, de surveillance et de suivi, tant des travaux que de l'équipement, que le promoteur s'est engagé à déployer.

Au-delà de ces engagements, deux incidences, soit le bruit et les vibrations, méritent une attention particulière. La première se justifie par la persistance au cours des prochaines années de travaux estivaux dans des secteurs habités et la seconde, par la présence de quelques résidences centenaires[1] le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes (figure 1).

En ce qui concerne le bruit, le promoteur s'est engagé, dans la mesure du possible, à mener les travaux bruyants de jour, entre 7 h et 19 h, et à ne pas travailler le dimanche (PR3.1, p. 185). Par travaux bruyants il fait référence à l'utilisation de la machinerie lourde et de compresseurs ainsi qu'à l'enfoncement de pieux (DQ1.1, p. 5). Par ailleurs, il ajoute :

> Si des contraintes d'échéancier devaient se présenter, ou encore des contraintes liées à la mise en place de certains ouvrages (ex. : ponts ferroviaires en fonction des périodes moins achalandées sur les voies ferrées), et que des travaux bruyants devaient être réalisés au-delà de 19 h, les mesures applicables seront précisées à l'étape des plans et devis, soit au moment de demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. [...] La Ville fera tout son possible pour que tous les travaux soient réalisés durant le jour. Aucun travail n'est prévu dans le moment durant la nuit. (*Ibid.*)

1. Ces résidences ne bénéficient pas d'une reconnaissance légale particulière.

Une résidante ayant vécu des travaux effectués par la Ville dans le secteur a témoigné devant la commission avoir été dérangée par les travaux nocturnes (M^me^ Maureen Burcombe, DT2, p. 47). La Ville a précisé que les activités qui pourraient être exécutées après 19 h ou la nuit seraient le marquage sur chaussée, la mise en place de la signalisation, l'entretien normal de la machinerie incluant l'alimentation en carburant, les vidanges d'huile et les travaux de graissage, ainsi que la mobilisation et la démobilisation de certains équipements (DQ10.1, p. 1).

Il n'existe pas de normes sur le bruit en période de construction. Ce sont les lignes directrices du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui s'appliquent. Les valeurs à ne pas dépasser sont celles du niveau de bruit ambiant. Dans le cas où le bruit ambiant est inférieur à 45 dBA (Leq_{1h}) durant la nuit et 55 dBA (Leq_{12h}) le jour, ce sont ces valeurs qui ne doivent pas être dépassées. Exceptionnellement, des mesures sont prévues si les dépassements ne peuvent être évités. Le promoteur doit alors démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin de limiter le plus possible ces dépassements (PR3.2, annexe 12, p. 50).

Selon l'Organisation mondiale de la Santé, un bruit supérieur à 30 dBA la nuit dans une chambre à coucher peut nuire au sommeil (Berglund *et al.*, 1999). En plus de causer des difficultés d'endormissement, de provoquer des réveils nocturnes et d'occasionner des changements de phases durant le sommeil, ces dérangements pourraient aussi agir sur la tension artérielle ainsi que sur la fréquence et le rythme cardiaque. Selon cette organisation :

> Pour un sommeil de bonne qualité, les niveaux sonores équivalents ne devraient pas excéder 30 dB(A) pour le bruit de fond continu, et des niveaux de bruit excédant 45 dB(A) devraient être évités. En fixant des limites pour des expositions particulières au bruit dans la nuit, le caractère du bruit intermittent doit être considéré.
> (*Ibid.*, Résumé en français)

La commission estime que les signaux de recul des camions, le claquement éventuel des portes de benne, le bruit associé au déchargement de la machinerie ou de l'équipement et les échanges verbaux entre employés sont des bruits intermittents qui pourraient nuire au sommeil des résidants vivant à proximité des travaux.

- ***Avis 2*** — *La commission est d'avis qu'aucune activité de construction ou complémentaire liée au projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion ne devrait se dérouler entre 23 h et 7 h. Cette exigence devrait être incluse aux contrats que la Ville conclura avec ses fournisseurs.*

En ce qui concerne les vibrations, le promoteur s'engage, dans le cas « nettement improbable » de dynamitage, à se conformer aux normes du ministère des

Transports, entre autres afin d'éviter que des dommages soient causés aux puits et aux infrastructures. Le promoteur s'engage également à « protéger contre tout dommage les propriétés publiques ou privées contiguës aux lieux de travaux » (PR3.1, p. 184 et 186 ; DQ10.1, p. 2 et annexe).

Une citoyenne s'est inquiétée des répercussions éventuelles des travaux sur la structure de sa résidence centenaire (M^{me} Diane Lafontaine, DT2, p. 4). Pour la commission, il est possible que ces résidences centenaires, comme de plus récentes, soient sensibles aux vibrations qui pourraient causer des dommages aux structures, notamment celles situées à proximité des aires de construction des ponts et viaducs. Comme le souligne le promoteur, il arrive souvent que l'entrepreneur sélectionné aille « prendre des photos des bâtiments, des entourages des travaux par mesure de prudence » (M. Marc Côté, DT1, p. 34). Il arrive également, selon lui, que ces exigences soient inscrites au devis des travaux, obligeant ainsi l'entrepreneur à appliquer cette mesure. Il apparaît à la commission que des mesures devraient être prises pour vérifier ces éventuels dommages aux résidences situées le plus près des travaux les plus lourds.

- ***Avis 3*** — *La commission est d'avis que, dans le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion, une évaluation de la structure des résidences à proximité des futurs ponts et viaducs devrait être effectuée avant le début des travaux et après qu'ils auront été complétés. Cette condition devrait être incluse au devis que la Ville négocierait avec les entrepreneurs.*

Comme les résidants et les commerçants vivant les plus près des interventions projetées seraient les plus dérangés, il importerait donc de privilégier l'accès à l'information sur les travaux effectués dans leur secteur et de mettre à contribution leurs connaissances afin de réduire au maximum les désagréments. La commission reconnaît que, à ce stade-ci du développement du projet et compte tenu de l'étalement des travaux sur plus de cinq ans, il serait illusoire de croire que les séances d'information tenues jusqu'à maintenant par la Ville de Vaudreuil-Dorion ainsi que l'audience publique menée par le BAPE auraient pu répondre à toutes les préoccupations des premiers concernés. Toutefois, lorsque les plans et devis auront été élaborés, toute l'information requise pour mieux évaluer les conséquences du projet aura été colligée et devrait être transmise aux principaux intéressés par la production d'un dépliant distribué de porte en porte, au cours d'une soirée d'information et d'échange ainsi que sur le site Internet de la Ville. L'information concernerait entre autres le plan définitif d'aménagement, l'échéancier, l'horaire et le coût des travaux, le système de gestion des plaintes, la localisation du chantier, les contraintes imposées aux exécutants des travaux, les modalités d'éclairage ainsi que celles de gestion du trafic, de la vitesse et du stationnement. La participation des principaux acteurs, notamment la Ville, le chef de chantier, le responsable de la

surveillance environnementale et les principaux entrepreneurs, serait essentielle. Cela permettrait d'informer les citoyens sur les travaux qui seraient réalisés et les autorités responsables sur les craintes des effets négatifs que les résidants auraient à subir.

- ***Avis 4*** — *La commission est d'avis que, préalablement à la réalisation des travaux dans chacun des secteurs visés par le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion, une séance d'information et d'échange devrait être tenue par la Ville. Ce serait l'occasion de présenter aux citoyens notamment le plan définitif d'aménagement, l'échéancier, l'horaire et le coût des travaux, le système de gestion des plaintes, la localisation du chantier, les contraintes imposées aux exécutants des travaux, les modalités d'éclairage ainsi que celles de gestion du trafic, de la vitesse et du stationnement. Outre la Ville, la commission considère comme essentielle la présence à cette séance du chef de chantier, du responsable de la surveillance environnementale et des principaux entrepreneurs.*

L'évaluation et la gestion des incidences en phase d'exploitation

Comme nous l'avons mentionné antérieurement, le territoire urbanisé de Vaudreuil-Dorion est traversé d'autoroutes et de voies ferrées. Ces infrastructures contribuent, à des niveaux divers, à détériorer la qualité de l'air, l'ambiance sonore et, conséquemment, la qualité de vie et le bien-être des résidants. Le projet à l'étude et ses effets sur le développement de la ville et sur les parcours quotidiens empruntés par les automobilistes et camionneurs de la région ajoutent leur part de nuisance. Pour atténuer ces incidences négatives, le promoteur a pris divers engagements regroupés pour l'essentiel dans le résumé de l'étude d'impact. Ces engagements concernent :

- l'application de mesures de contrôle de la pollution et des dommages causés aux sols, à la végétation et aux milieux humides par l'usage de fondants et d'abrasifs pour l'entretien hivernal des chaussées (PR3.3, p. 28 et 30) ;

- la mise en place d'un programme de suivi du climat sonore ou du comptage de véhicules sur dix ans pour l'avenue André-Chartrand et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, avec l'adoption de mesures correctrices supplémentaires au besoin (PR3.3, p. 36 ; PR5.1, p. 33 ; DQ1.1, p. 1) ;

- les exigences de construction des nouveaux bâtiments résidentiels situés à l'intérieur de la limite de 55 dBA, en conformité avec les critères de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, notamment par l'insertion des exigences dans un règlement de plans d'implantation et d'intégration

architecturale applicable aux zones concernées (PR3.1, p. 226-227 ; PR3.3, p. 36 ; DQ1.1, annexe 1, p. 4) ;

- la réduction de la limite de la vitesse dans certains secteurs et l'interdiction de certaines rues aux camions (MM. Bernard Fournier et Éric Peissel, DT1, p. 15, 17 et 112).

Toutefois, durant l'audience publique, les participants ont soulevé quatre principales préoccupations liées à l'exploitation du réseau routier. Il s'agit du développement du réseau cyclable, de la qualité de l'air, de l'ambiance sonore et de la pollution lumineuse.

La nécessité d'une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le projet comprend l'aménagement de pistes cyclables sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes et sur l'avenue André-Chartrand. Cependant, aucun lien cyclable n'est prévu le long de la rue Félix-Leclerc. Le plan directeur préliminaire du réseau cyclable de la Ville de Vaudreuil-Dorion y prévoit seulement de courtes bandes sur rue liant les deux côtés de la gare Vaudreuil. Dans ce secteur, l'emprise de la rue est de 40 à 45 m. Cependant, le promoteur a prévu l'aménagement d'un trottoir du côté sud qui se raccorderait à ceux envisagés pour les quartiers résidentiels. Ces trottoirs donneraient accès aux commerces à partir de traverses piétonnières éventuellement aménagées aux feux de circulation et d'autres ouvertures dans le terre-plein (PR3.3, p. 18 et 19 ; PR3.1, p. 122 à 124 ; DQ1.1, p. 15) (figure 2).

Plusieurs éléments ont motivé le promoteur à retenir un aménagement sans piste cyclable sur cet axe routier. Tout d'abord, l'ensemble de l'aménagement proposé peut être réalisé à l'intérieur de l'emprise de 25 m que possède la Ville, alors que l'inclusion d'une piste cyclable requerrait l'acquisition d'une bande de terrain supplémentaire. Or, des acquisitions ont été réalisées il y a trois ans et tous les propriétaires visés se sont entendus avec la Ville sur la nature des aménagements à réaliser. Considérant cela, le promoteur appréhende une résistance assez forte de la part de ces mêmes propriétaires pour céder à nouveau du terrain en raison des débours supplémentaires que cela pourrait occasionner. De plus, entamer des pourparlers avec un nombre relativement important de propriétaires pourrait retarder la réalisation de cette intervention prioritaire et contrevenir à la réglementation municipale sur les ratios stationnements bâtisses. Enfin, sur le plan de la sécurité, le promoteur est d'avis qu'avec les nombreux accès prévus pour les commerces et avec les grands débits de véhicules anticipés sur cet axe il y aurait de nombreux points de conflits pour les usagers de la piste cyclable (PR3.1, p. 122 à 124).

Le promoteur admet néanmoins que la mise en place d'un lien cyclable séparé des voies de circulation se justifierait notamment par la présence de la gare Vaudreuil et par les commerces à grande surface qui prendront place le long de cette rue. Ces derniers pourraient en effet être susceptibles d'employer une forte proportion d'étudiants, plus enclins à se déplacer en vélo. De même, les clients de ces commerces pourraient avoir une voie sécuritaire pour aller faire leurs emplettes (*ibid.*, p. 122).

Des participants à l'audience publique voient d'un bon œil la mise en place d'un lien cyclable sur la rue Félix-Leclerc (Mouvement Au Courant, DM8, p. 9 ; M. André Tanguay, DT2, p. 36 ; M. Donald Quane, DT2, p. 24). L'un d'eux est d'avis que la situation actuelle sur cette rue représente un danger, notamment pour les cyclistes :

> Cet après-midi, je circulais sur la rue Félix-Leclerc et, maintenant que les classes sont terminées, il y avait deux jeunes, je dirais de 10 ans, 12 ans qui circulaient en bicyclette. Je n'ai pas besoin de vous dire que c'est une situation très dangereuse. Moi, je crois qu'il est urgent pour la sécurité du public de procéder le plus rapidement possible à l'élargissement de Félix-Leclerc et, comme il avait été prévu, de deux voies à quatre voies, et aussi avec la piste cyclable et les trottoirs. [...] on voit souvent des jeunes mères même avec des poussettes sur la rue Félix-Leclerc, ce que je considère très dangereux.
> (M. Donald Quane, DT2, p. 24)

À cet égard, la commission considère qu'il est moins sécuritaire pour les cyclistes d'emprunter les voies de circulation qu'une piste cyclable, surtout avec le trafic anticipé dans ce secteur par la venue de nombreux commerces qui seront d'importants générateurs de déplacements.

Par ailleurs, le transport au Québec est le secteur économique qui génère la plus grande proportion d'émission de gaz à effet de serre. Dans son plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques, le gouvernement du Québec vise à réduire l'utilisation quotidienne de l'automobile. Il encourage notamment le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes. À ce propos, sur le territoire de Vaudreuil-Dorion, le service de transport en commun par autobus est actuellement limité aux heures de pointe, arrimé avec l'horaire du train de banlieue (M. René Mailly, DT2, p. 42). Bien qu'un projet pilote soit prévu à la fin de 2007, les développements dans ce secteur demeurent incertains.

Le gouvernement du Québec veut également favoriser le développement et l'utilisation d'autres modes de transport tel le transport actif. Par exemple, les citoyens qui enfourchent leur vélo pour se rendre à leur lieu de travail améliorent du coup leur forme physique, n'émettent pas de pollution atmosphérique, diminuent la congestion urbaine et, de surcroît, contribuent à réduire le smog et la pollution sonore. Il est donc essentiel de développer des réseaux cyclables sécuritaires qui traversent les

quartiers résidentiels vers les pôles d'emplois comme les centres-villes, les parcs industriels et les centres commerciaux (Gouvernement du Québec, 2006, p. 23). Cette orientation rejoint celle de Santé Canada pour qui la promotion de modes de vie sains et actifs est un volet important de sa stratégie de développement durable. Pour ce ministère, les modes de transport écologiques comme le vélo, en plus d'être bénéfiques pour l'environnement, peuvent avoir un effet positif sur la société en diminuant le stress et en améliorant l'économie par une hausse de productivité résultant d'une meilleure santé (Santé Canada, 2003, p. 6 et 28).

Enfin, la commission note que, dans le plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion, la planification du réseau cyclable est principalement de nature récréotouristique (DQ6.1.3, p. 75 à 77). Or, pour mieux refléter les grandes orientations nationales en matière de transport actif, un élargissement de la vocation du réseau cyclable serait de mise.

- ***Avis 5*** — *La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité et afin d'encourager le transport actif, le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion devrait inclure une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc.*

La qualité de l'air

La qualité de l'air est un paramètre important de la qualité de vie dans un milieu urbain où les sources de pollution sont multiples. Les concentrations des principaux contaminants, que sont le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO_x), les hydrocarbures (HC) ainsi que les gaz à effet de serre (GES) et les matières particulaires (PM_{10} et $PM_{2,5}$), sont comparées à des normes et critères disponibles.

Le promoteur a évalué la qualité de l'air à Vaudreuil-Dorion selon un protocole classique utilisé par les organismes de planification des transports pour étudier les risques environnementaux en estimant les émissions des polluants et en modélisant leur dispersion[1]. Les données météorologiques utilisées proviennent de la station de Dorval, éloignée d'une quinzaine de kilomètres de la zone d'étude, considérée par le promoteur comme représentative de la situation régionale (PR3.2, annexe 5, p. 11 ; DA2, p. 1). Les données sur la qualité de l'air, mesurées de 1999 à 2004, proviennent des stations de Sainte-Anne-de-Bellevue, Pointe-Claire et Dorval qui font partie du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal. Malgré le fait que ces stations soient éloignées de l'aire d'étude, ce qui a amené quelques participants à s'interroger sur la validité de ces choix et à regretter que des mesures locales n'aient

1. « L'évaluation de l'exposition de populations aux gaz d'échappement des véhicules automobiles », par Chris Van Atlen et coll., atelier de la Commission de coopération environnementale de l'ALENA tenu à Montréal en novembre 2004.

pas été effectuées, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qualifie l'approche utilisée par le promoteur de conservatrice et sécuritaire et il estime satisfaisantes les données provenant de ces stations pour l'étude de ce projet routier (M^me^ Ruth Lamontagne, DT1, p. 55 ; DQ2.1).

Le tableau 2 montre les émissions estimées des polluants et des GES. Le modèle MOBILE 6C utilisé à cet effet a été développé par l'Environmental Protection Agency des États-Unis et adapté par Environnement Canada ; son utilisation est reconnue par le ministère des Transports[1] (DQ2.1, p. 2 ; PR3.2, annexe 5, p. 12). Ces estimations ont été effectuées pour les années 2005 et 2021, ce qui correspond à la situation actuelle et aux conditions de circulation anticipées dans le périmètre urbain de Vaudreuil-Dorion une fois le projet d'amélioration du réseau routier terminé. L'analyse a mis en évidence une réduction des émissions totales malgré l'augmentation des déplacements. Cette situation s'expliquerait principalement par le développement technologique prévu ainsi que le renouvellement de la flotte des véhicules. Pour ce qui est des GES, on peut observer une augmentation de près de 100 % pour l'année 2021 par rapport aux données actuelles. Cette augmentation s'expliquerait par le fait que l'émission des gaz à effet de serre est davantage proportionnelle aux déplacements et à la consommation de carburant (DQ15.1 ; DQ16.1, p. 1 et 2).

Tableau 2 L'estimation des émissions annuelles des principaux polluants émis dans l'atmosphère

	CO (tonnes)	NO_x (tonnes)	HC (tonnes)	GES totaux (téq CO_2)
Année 2005	4 557	564	188	51 250*
Année 2021	2 991	149	58	99 399

* : donnée de l'année 2006.

Sources : adapté de PR3.2, annexe 5, p. 13 ; DQ1.1, annexe 4, p. 2 ; DQ17.1.

Comme l'indique le tableau 3, les valeurs PM_{10} et $PM_{2,5}$ sont près ou légèrement supérieures aux seuils de référence[2] qui sont respectivement de 50 µg/m^3 et 30 µg/m^3. Il y aurait une diminution significative de la quantité de PM_{10} et de $PM_{2,5}$ pour 2021. La plus grande partie des matières particulaires émises sur le territoire provient du réseau autoroutier.

1. [En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/modele_evaluation_emissions_polluantes_ges].
2. Ces seuils de référence renvoient respectivement au critère de qualité de l'air appliqué par la Ville de Montréal sur le territoire de la Communauté métropolitaine et au projet de règlement sur l'assainissement de l'atmosphère.

Tableau 3 Les émissions annuelles et les concentrations maximales en 24 h des matières particulaires pour les années 2006 et 2021

Réseau	Année 2006				Année 2021			
	PM_{10}		$PM_{2,5}$		PM_{10}		$PM_{2,5}$	
	(t/an)	($\mu g/m^3$)*	(t/an)	($\mu g/m^3$)*	(t/an)	($\mu g/m^3$)*	(t/an)	($\mu g/m^3$)*
Municipal	6,13	51,94	4,88	29,17	4,44	51,07	2,74	27,68
Autoroutier	16,78	53,17	13,35	30,26	6,30	50,71	3,89	27,50
Total	22,91	—	18,23	—	10,74	—	6,63	—

* : calculées par CALINE 4, données de 2005.

Source : DA2, annexe 1, p. 5 ; PR5.1, annexe 6, p. 17 ; DQ18.1.

Par la suite, la dispersion des polluants atmosphériques a été estimée pour la zone d'étude à l'aide du modèle CALINE 4[1], mis au point par le Department of Transportation de l'État de la Californie et recommandé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (DQ2.1, p. 2). Ce modèle permet d'estimer les concentrations de polluants à partir de coefficients d'émission et de données météorologiques. Le promoteur a tenu compte des contributions respectives du réseau municipal et du réseau des autoroutes 20, 40 et 540 en ajoutant les concentrations ambiantes. Comme le montre le tableau 4, les concentrations maximales de CO et de dioxyde d'azote (NO_2) obtenues aux heures de pointe pour des situations météorologiques des plus défavorables seraient sous les normes horaires moyennes pour l'année 2021.

Tableau 4 Les concentrations maximales horaires de monoxyde de carbone et de dioxyde d'azote comparées aux normes (valeurs moyennes sur une heure)

	CO ($\mu g/m^3$)	NO_2 ($\mu g/m^3$)
2005	8 039	574
2021	5 592	344
Norme	34 000	414

Sources : adapté de PR3.2, annexe 5 ; *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* [Q-2, r. 20] ; DQ16.1.

- *Constat — À la lumière des estimations produites par le promoteur et de l'approbation de la démarche par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la commission constate que le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion ne contribuerait pas à la détérioration de la qualité de l'air.*

1. California Line Source Dispersion Model.

Par ailleurs, à la demande du Ministère, le promoteur a produit une étude complémentaire relativement au relais routier Flying J (M^me^ Ruth Lamontagne, DT1, p. 121). Pour ce faire, le modèle CALINE 4 a été utilisé selon diverses hypothèses définies et jugées par le promoteur représentatives de la situation, entre autres selon le nombre de camions et la vitesse de leur déplacement dans cette aire de stationnement. À ce sujet, l'Environmental Protection Agency des États-Unis a développé le logiciel ISCST3, actuellement en phase de validation, qui permettrait d'estimer les taux d'émission de $PM_{2,5}$ et de NO_x émanant de camions dont le moteur tourne au ralenti dans un relais routier en bordure d'une autoroute (Indale *et al.*, 2005). Le Ministère considère que les hypothèses retenues par le promoteur sont conservatrices et les résultats, fiables (DQ2.1, p. 2 et 3).

Ainsi, pour le CO, le NO_2, les PM_{10} et les $PM_{2,5}$, les valeurs maximales à proximité du relais routier, en tenant compte de conditions climatiques défavorables, sont inférieures aux normes ou aux critères utilisés au Québec (DA2, p. 10 et 11). Néanmoins, la commission estime que la marche au ralenti des moteurs mérite d'être soumise à une réglementation. D'ailleurs, la Ville de Vaudreuil-Dorion a déjà soulevé cette possibilité. Cette réflexion ne viserait pas uniquement ce relais routier et les entreprises de transport, mais l'ensemble des véhicules sur son territoire (PR5.1, p. 40). À ce propos, le plan d'action sur les changements climatiques incite les municipalités à adopter un règlement à cet effet d'ici 2010, une action visant à diminuer les taux d'émission de GES (Gouvernement du Québec, 2006). De semblables mesures sont déjà prises ou envisagées au Québec, au Canada et ailleurs en Amérique du Nord. À titre d'exemple, quatorze municipalités de l'Ontario disposent d'un règlement régissant la marche au ralenti, dont six dans l'agglomération de Toronto (DC20 ; Penney, 2005, annexe B). Au Québec, les villes de Laval, Montréal, Mont-Royal, Saint-Jean-sur-Richelieu et Westmount possèdent déjà un tel règlement.

La commission estime que le fait de laisser tourner au ralenti pour de longues heures les moteurs des camions arrêtés contribue à consommer des quantités importantes de diesel et d'émettre annuellement dans l'environnement des tonnes de polluants de façon volontaire. Une telle pratique ne serait être conforme aux principes de protection de l'environnement et de consommation responsable que prône le développement durable.

- ***Avis 6*** — *La commission est d'avis que, dans un souci d'utilisation efficace de l'énergie, d'amélioration de la qualité de l'air ambiant et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait adopter dans les meilleurs délais un règlement sur la marche au ralenti des moteurs.*

L'ambiance sonore

L'ambiance sonore est déjà dégradée à plusieurs endroits du territoire urbanisé de Vaudreuil-Dorion, principalement à cause de la circulation ferroviaire et autoroutière (PR3.1, p. 119 ; PR3.2, annexe 12, p. 13 à 28). Le projet d'amélioration du réseau routier s'inscrit à l'intérieur de ce périmètre. La caractérisation de cette ambiance pour l'ensemble de la zone d'étude a été effectuée en utilisant des logiciels qui prennent en compte la contribution de la circulation routière (modèle TNM 2.5) et ferroviaire (modèle SoundPLAN 6.3). Les simulations de l'état actuel ont permis d'estimer que :

- Pour la rue Félix-Leclerc, 98 % des 170 résidences dans les limites de la zone d'étude sont exposées à un degré de perturbation sonore acceptable (Leq_{24h} ≤ 55 dBA) et 2 %, à une perturbation faible, avec des valeurs situées entre 55 et 60 dBA. L'éloignement des résidences de cette route située en zone commerciale explique principalement ces résultats.

- Pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes, 47 % de 146 résidences de la zone d'étude sont exposées à un degré de perturbation sonore acceptable (Leq_{24h} ≤ 55 dBA), 28 %, à une perturbation faible, avec des valeurs situées entre 55 et 60 dBA, 12 %, à un degré moyen entre 60 et 65 dBA et 13 %, à un degré fort avec des valeurs de 65 dBA et plus. Les résidences exposées à des niveaux moyens et forts sont toutes localisées à proximité de la voie ferrée sur les rues des Floralies et des Perce-Neige.

- Pour l'avenue André-Chartrand, les degrés de perturbation de niveaux acceptable, faible, moyen et fort sont respectivement de 75 %, 11 %, 5 % et 9 %, pour un total de 200 résidences. Toutes les résidences aux perturbations moyennes et fortes sont situées à proximité de la voie ferrée, au sud de la rue Valois.

L'état futur a été simulé avec les mêmes modèles en tenant compte des projections du développement du périmètre urbain sur un horizon d'au moins quinze ans et des prévisions de débits de circulation routière et autoroutière. Les débits ferroviaires ont été les mêmes pour la simulation de la situation actuelle et future (PR3.2, annexe 12, p. 27 et 28 ; DQ10.1, p. 3).

Tableau 5 **Le nombre de résidences selon leur degré de perturbation les différents segments du projet d'amélioration du réseau à Vaudreuil-Dorion**

Degré de perturbation	Indicateur dBA Leq_{24h}	Félix-Leclerc		Cité-des-Jeunes[1]		André-Ch	
						rtrand	
		Actuel	Futur	Actuel	Futur	Actuel	Futur
Acceptable	≤ 55	167	165	69	70	150	
Faible	55 - 60	3	4	40	30	21	143
Moyen	60 - 65	0	1	18	23	11	28
Fort	≥ 65	0	0	19	19	18	11
							18

1. Pour la réalisation du projet, quatre résidences devraient être acquises ou déplacées.

Sources : PR3.1, p. 204 ; PR3.2, annexe 12, p. 26, 27, 40 et 41.

L'examen du tableau 5 permet d'observer que :

- peu de résidences actuellement dans la classe de degré de pe acceptable verront leur niveau de bruit dépasser les 55 dBA, soit deux p Félix-Leclerc, aucune pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue André-Chartrand ;

- c'est pour le passage des degrés de perturbation faible à moyen changements semblent les plus importants, avec une nouvelle résic Félix-Leclerc, cinq sur Cité-des-Jeunes et le *statu quo* sur André-Chartra

- les résidences dont le degré de perturbation est fort, soit 19 sur Cité-de- 18 sur André-Chartrand, le demeureront.

Enfin, le promoteur a déterminé l'impact sonore pour chacune des résidenc zone d'étude selon la méthode appliquée par le ministère des Transport annexe 12, p. 42 à 45). Ces mesures sont consignées au tableau 6. Un imp signifie une réduction du bruit dans le futur et un impact nul, qu'il n'y aur changement. Les classes d'impact faible, moyen et fort sont détermin l'ampleur de l'accroissement du niveau sonore entre les situations actuelle é

Tableau 6 Le nombre de résidences selon l'impact sonore évalué pour chacun des segments du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion

Impact sonore	Félix-Leclerc	Cité-des-Jeunes	André-Chartrand
Positif	89	32	0
Nul	65	98	50
Faible	16	12	143
Moyen	0	0	7
Fort	0	0	0

Source : PR3.2, annexe 12, p. 42 à 45.

Le tableau 6 laisse voir qu'aucune résidence existante ne subirait un impact sonore fort et que c'est sur le segment André-Chartrand que l'impact sonore toucherait le plus de résidences. Selon le promoteur, il s'agirait d'une augmentation de bruit qui ne peut être négligée (PR3.1, p. 240). C'est sur la base de ces mesures de changement, tel que le préconise le ministère des Transports, que le promoteur propose des mesures correctrices. Pour réduire le bruit auquel les sept résidences dans la zone d'impact sonore moyen seraient exposées, il propose d'ériger un muret de 1,7 m de haut sur la bordure séparant les voies de circulation et limiter la vitesse à 30 km/h dans ce secteur. Ces mesures permettraient de réduire pour ces résidences les niveaux de bruit en moyenne de 3 dBA.

- *Constat — La commission constate que, en phase d'exploitation, la contribution à la dégradation de l'ambiance sonore du projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion serait faible, sauf pour le segment de l'avenue André-Chartrand où des mesures d'atténuation sont prévues.*

Le suivi de l'ambiance sonore du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de l'avenue André-Chartrand proposé a pour objectif « de s'assurer que les inconvénients subis seront toujours tolérables et qu'au besoin d'autres mesures pourront être mises en place afin de solutionner les problèmes qui seront rencontrés » (PR3.1, p. 241). Le promoteur s'est engagé, sur recommandation du ministère de Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à le réaliser de la façon suivante :

> [...] le programme [...] doit être complété en y ajoutant les éléments suivants : le programme doit être réalisé 1 an, 5 ans et 10 ans suivant la mise en service des infrastructures ; des relevés sonores devront être effectués sur une période de 24 h, à quelques endroits représentatifs, et des comptages de véhicules avec classification permettant la caractérisation de la circulation aux points d'évaluation prévus selon les prescriptions suivantes : 1 an et 5 ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules ; 10 ans suivant la mise en service : comptage de véhicules. (PR5.1, p. 33)

Dans un souci de transparence et d'accès à l'information et dans l'esprit de la *Loi sur le développement durable*, la commission estime que les rapports de suivi devraient être rendus publics par la Ville de Vaudreuil-Dorion et facilement accessibles aux citoyens.

- ***Avis 7*** — *La commission est d'avis que le programme de suivi proposé en phase d'exploitation par la Ville de Vaudreuil-Dorion dans son projet d'amélioration du réseau routier est adéquat et permettrait de prendre en considération les résultats pour améliorer la situation au besoin. La Ville devrait être tenue de rendre publics les résultats des programmes de suivi dès que disponibles.*

Par ailleurs, aucune mesure n'est prévue pour les secteurs déjà fortement exposés au bruit ambiant, notamment sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes. En favorisant une intervention en fonction du niveau de changement d'exposition au bruit pour les résidences construites et en s'assurant du respect des normes de la Société canadienne d'hypothèques et de logement pour les futures constructions[1], le promoteur créerait une iniquité car il n'interviendrait pas nécessairement dans les milieux résidentiels les plus bruyants du périmètre d'urbanisation. Aucune intervention n'est en effet prévue actuellement pour réduire le bruit en provenance des autoroutes et des voies ferrées (DQ1.1, p. 6). Cependant, les commerces et les industries qui se construisent le long des autoroutes agiront comme écran et contribueront à moyen terme à réduire l'exposition au bruit dans les secteurs résidentiels.

La commission comprend que l'exposition future au bruit à l'intérieur du périmètre urbanisé de Vaudreuil-Dorion est difficile à prévoir compte tenu de l'importance du développement anticipé pour les prochaines années, des changements majeurs planifiés au réseau autoroutier, dont le parachèvement de l'autoroute 30 et la révision des voies de raccordement aux autoroutes ceinturant la ville, ainsi que de l'incertitude entourant l'accroissement éventuel de la circulation ferroviaire. Afin d'assurer le respect des critères d'ambiance sonore existante, notamment ceux de l'Organisation mondiale de la Santé, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, du ministère des Transports ou de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, et à défaut de l'existence d'une réglementation municipale ou régionale, un suivi régulier de l'ambiance sonore du territoire s'avère nécessaire. Les résultats d'un tel suivi guideraient la Ville dans le choix des interventions prioritaires pour assurer une ambiance sonore de qualité pour l'ensemble des Vaudreuillois. Ils lui fourniraient également l'information utile pour envisager des solutions avec le ministère des Transports, le Canadien National et le Canadien Pacifique dont les activités contribuent à la dégradation de l'ambiance sonore sur son territoire. Une

1. Les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact pour ces habitations seraient prises en compte par une réglementation municipale applicable aux zones concernées (DQ1.1, annexe 1, p. 4).

ambiance sonore contrôlée et de qualité contribuerait, de l'avis de la commission, à promouvoir la qualité de vie des Vaudreuillois.

- ***Avis 8*** — *Compte tenu des sources multiples de bruit lié au transport imprégnant l'ambiance sonore de Vaudreuil-Dorion, du développement anticipé et de l'incertitude en matière de croissance de la circulation de camions et de trains, la commission est d'avis que la Ville devrait mettre en place un suivi permanent de l'ambiance sonore. La cartographie réalisée dans l'étude d'impact pourrait servir de référence à son établissement.*

La pollution lumineuse

Une participante a insisté sur l'importance de s'interroger sur les pratiques actuelles d'éclairage, source de pollution lumineuse, tout en assurant la sécurité des personnes et des biens (M^me^ Julie Quenneville, DM6, p. 6 à 9). Selon elle, il convient que la Ville innove dans ses pratiques afin de réduire la consommation d'énergie, d'éviter la perte inutile de lumière et de réduire les inconvénients résidentiels dus aux éblouissements. Elle suggère à cet effet une réduction de la largeur du faisceau lumineux, une optimisation du nombre de lampadaires et la réduction de l'intensité à différents moments de la nuit. La conception d'un tel éclairage contribuerait à une meilleure gestion de la lumière et des finances publiques.

La pollution lumineuse générée entre autres par les infrastructures de transport est une préoccupation récente au Québec qui s'inscrit dans la foulée d'un mouvement lancé au cours des années 1990 aux États-Unis et qui a atteint plusieurs autres pays comme la France, la Belgique, la Suisse, le Japon et le Brésil. Elle nous a rejoints au début des années 2000 alors que des chercheurs de l'ASTROLab du Mont Mégantic affirmaient que la pollution lumineuse au Québec était énorme et qu'il convenait de créer un espace protégé de 30 km autour de l'observatoire pour préserver le ciel à des fins d'observation. Cette demande a trouvé écho dans la communauté. Depuis, les MRC du Granit et du Haut-Saint-François ont adopté un règlement de contrôle intérimaire pour régir l'éclairage extérieur. Les 32 municipalités de ces MRC ainsi que la Ville de Sherbrooke ont mis l'épaule à la roue. Cette préoccupation a dépassé les seuls intérêts de protection du mont Mégantic. À l'heure actuelle, plusieurs municipalités et arrondissements comme Beaconsfield ont modifié leur règlement de zonage pour contrôler l'éclairage résidentiel, d'autres comme Sainte-Foy et Lasalle ont modifié leur façon d'éclairer, d'autres, enfin, en étudient la possibilité comme les villes de Québec, Montréal, Terrebonne et Rosemère[1].

1. Information disponible sur les sites Internet de ces municipalités.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a récemment formé un comité pour étudier cette question (DQ12.1). Créé le 23 mai 2007, ce comité devrait étudier l'ampleur de cette thématique sur le territoire de la MRC. Par ailleurs, la Ville de Vaudreuil-Dorion utilise depuis plusieurs années un système d'éclairage à haute pression sodium, une façon de réduire la consommation d'énergie et quelque peu la pollution lumineuse (M. Marc Côté, DT1, p. 23).

Au nombre des mesures adoptées par d'autres municipalités, citons :

- l'usage de luminaires avec abat-jour pour contrer le gaspillage d'énergie ;
- la réduction de l'éclairage des stationnements durant la nuit ;
- des exigences d'éclairage résidentiel imposées aux citoyens.

Pour la commission, l'optimisation de l'éclairage dans le projet d'amélioration du projet routier à Vaudreuil-Dorion est importante. Elle devrait avoir comme objectif de maximiser la valeur éclairante des lampadaires, de réduire les coûts d'énergie, de minimiser la pollution lumineuse, d'abaisser les nuisances résidentielles ainsi que de maintenir le sentiment de sécurité des citoyens.

- ***Avis 9*** — *La commission est d'avis que l'éclairage prévu dans le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion devrait être optimisé pour en minimiser la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des citoyens.*

Pour un développement urbain durable

Ce projet s'inscrit en réponse à une série de décisions d'aménagement du territoire structurantes et malheureusement non soumises à une évaluation environnementale. Conséquemment, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et plusieurs participants ont profité de la tribune pour déborder de l'évaluation du projet. Ils ont voulu discuter du développement résidentiel ou commercial qui, dans le cas présent, le précède et continuera de l'induire. Le questionnement a porté notamment sur la protection de la rivière Quinchien au-delà de la seule traversée du cours d'eau, la protection du boisé Charlot, des milieux humides et autres espaces naturels non touchés par le projet, l'incidence sur la qualité de l'air de la présence de camions en arrêt laissant fonctionner leur moteur au relais routier Flying J et l'aménagement de pistes multifonctionnelles au sein des futurs espaces résidentiels hors des seules voies en bordure du réseau routier.

Rappelons que, dans ce dossier, les aires commerciales sont déjà prévues et la construction des commerces va bon train, la construction résidentielle progresse elle aussi très rapidement et le réseau routier actuel cause des désagréments tant aux usagers qu'aux riverains. Le projet est donc jugé nécessaire et les possibilités d'améliorer la qualité de vie et le bien-être des résidants de Vaudreuil-Dorion sont limitées à l'application éventuelle de mesures d'atténuation et de suivi. Dans ces circonstances, il n'apparaît pas surprenant que Mouvement Au Courant ait souligné être placé devant des faits accomplis (DM8, p. 2). Pour la commission, cette situation ne peut être évitée que par la considération des conséquences des propositions de modification des plans d'urbanisme ainsi que des règlements de zonage et de lotissement sur l'environnement et le développement municipal au cours des consultations publiques prévues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Le gouvernement du Québec évalue depuis une vingtaine d'années la possibilité de soumettre les plans et les programmes à une évaluation environnementale. Cette recommandation faisait partie des améliorations envisagées de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, tant par le Comité Lacoste que par la Commission de l'aménagement et des équipements (Gouvernement du Québec, 1988 et 1992). Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs souligne que :

> [...] cette procédure n'a pas été privilégiée par le gouvernement du Québec qui a plutôt adopté, en avril 2006, la *Loi sur le développement durable*. Cette loi a notamment pour objet d'intégrer davantage la recherche d'un développement durable, à tous les niveaux et dans toutes les sphères d'intervention, dans les politiques, les programmes et les actions de l'Administration.
> (DQ2.1, p. 8)

Ainsi, la *Loi sur le développement durable* (2006, c. 3) et la stratégie gouvernementale afférente en cours d'élaboration délèguent à chacun des ministères, organismes ou entreprises d'État l'obligation de prendre en compte les principes de développement durable consignés dans la Loi, notamment celui de la protection de l'environnement. La Loi prévoit par ailleurs que les organismes municipaux y seront éventuellement assujettis (DQ11.1, p. 4).

Actuellement, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) prévoit un mode de consultation publique avant l'adoption des plans d'urbanisme et des schémas d'aménagement[1]. Selon le ministère des Affaires municipales et des Régions, « il est souhaitable que la définition de l'objet de l'assemblée soit assez exhaustive pour

1. Le lecteur intéressé à la procédure de consultation prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* peut consulter le site du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/plan_urbanisme_revision.pdf].

qu'une personne intéressée puisse comprendre les conséquences de l'adoption éventuelle du projet de règlement ». Ce ministère reconnaît qu'il s'agit d'un processus qui répond peu ou pas aux règles de l'art :

> Rien ou peu d'éléments prévus à la LAU ne suscite le recours à des règles dorénavant reconnues et admises en matière de consultation publique. Trop souvent assiste-t-on à la présence d'avis publics d'une facture essentiellement juridique (par ailleurs très coûteux), à des délais trop courts pour informer adéquatement la population, à une qualité et à une pertinence inégales des documents disponibles, au déroulement d'assemblées publiques sans encadrement, ou encore à l'absence de diffusion des résultats de la consultation.
> (Ministère des Affaires municipales et des Régions, 2007, p. 22)

La révision en cours de cette loi devrait donc s'appuyer sur « une participation plus active des citoyens à la prise de décision et à la gestion de l'aménagement » (*ibid.*). À cet effet, la révision des procédures de participation publique sera abordée par le comité de révision de cette loi au début de l'année 2008 comme le souligne le ministère des Affaires municipales et des Régions :

> [...] dans le cadre du thème intitulé *Mécanismes d'adoption et de modification des règlements d'urbanisme*. Une priorité lui est accordée compte tenu de l'urgence des problèmes constatés et du mécontentement des municipalités et des citoyens.
> (DQ13.1)

De même, pour la consultation publique liée aux outils de planification tels les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme, le thème sera abordé à la fin de 2008 (*ibid.*). Une question s'impose dès lors : comment la dimension environnementale du développement durable sera-t-elle évaluée dans la définition des plans d'urbanisme et des règlements de zonage ou de lotissement ?

L'évaluation environnementale appliquée aux politiques, plans et programmes est de plus en plus utilisée à travers le monde. Cette pratique est appliquée notamment au Canada, aux États-Unis et dans 35 pays européens. L'expertise est de plus en plus importante, la pratique a fait ses preuves et des guides visant une bonne pratique ont récemment vu le jour (e.g. Lerond *et al.*, 2003 ; Organisation de coopération et de développement économiques, 2006 ; Association québécoise pour l'évaluation d'impacts, 2006).

La *Loi sur le développement durable* reconnaît la nécessité de la participation et de l'engagement des citoyens « pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ». Elle reconnaît également que « les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à

améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable ». Pour atteindre ces objectifs, les citoyens doivent avoir l'information nécessaire pour porter un jugement éclairé sur un plan d'urbanisme ou un règlement de zonage ou de lotissement. La commission estime qu'une évaluation proportionnelle à l'ampleur des incidences environnementales anticipées devrait faire partie de cette information essentielle.

- ***Avis 10*** *— Dans une perspective de développement urbain durable, la commission est d'avis qu'une évaluation proportionnelle à l'ampleur des incidences environnementales anticipées de toute modification aux plans d'urbanisme et aux règlements de zonage ou de lotissement devrait faire partie de l'information jugée essentielle soumise à la consultation publique en vertu de la* Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. *La révision en cours de cette loi pourrait permettre l'intégration de cette exigence.*

Conclusion

Au terme de son enquête, la commission estime que le projet d'amélioration du réseau routier proposé par la Ville de Vaudreuil-Dorion est justifié. Ce projet fait consensus parmi les participants à l'audience publique. Tous ont reconnu la nécessité de réaliser ce projet afin de répondre à la croissance urbaine et à la saturation d'une partie du réseau routier. Certains sont toutefois préoccupés notamment par les questions de bruit, de vibrations, de sécurité, de qualité de l'air et de pollution lumineuse qui pourraient se répercuter sur leur qualité de vie ou l'environnement.

Les mesures que le promoteur s'est engagé à respecter pour atténuer les effets négatifs du projet durant les phases de construction et d'exploitation devraient permettre de réduire significativement plusieurs des incidences anticipées. La commission est toutefois d'avis que des mesures supplémentaires devraient être prises afin de répondre aux préoccupations du milieu et d'accroître la valeur environnementale du projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, la commission est d'avis :

- qu'aucune activité de construction ou complémentaire ne devrait être effectuée entre 23 h et 7 h ;

- qu'une évaluation de la structure des résidences à proximité des futurs ponts et viaducs devrait être faite avant le début des travaux et après qu'ils auront été complétés ;

- que, préalablement à la réalisation des travaux dans chacun des secteurs visés par le projet, une séance d'information devrait être tenue de façon à ce qu'il y ait des échanges entre les citoyens, la Ville, le chef de chantier, le responsable de la surveillance environnementale et les principaux entrepreneurs, sur les détails des opérations et des ouvrages ainsi que sur les mesures qui seraient appliquées pour en réduire les nuisances ;

- que, pour des raisons de sécurité et afin d'encourager le transport actif, le projet devrait inclure une piste cyclable sur la rue Félix-Leclerc (boulevard de la Gare) ;

- que les résultats des programmes de suivi qui seraient réalisés dans ce projet, notamment celui de l'ambiance sonore, devraient être rendus publics par la Ville ;

- que l'éclairage de rues devrait être optimisé pour en minimiser la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des citoyens.

Par ailleurs, la commission estime que la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait adopter dans les meilleurs délais un règlement sur la marche au ralenti des moteurs et mettre en place un suivi permanent de l'ambiance sonore sur son territoire.

Enfin, la commission insiste sur le fait que l'évaluation de ce projet survient trop tard dans le processus de planification urbaine. Les décisions stratégiques qui concernent la gestion et l'aménagement du territoire ont en effet déjà été prises. Ainsi, ce projet vient corriger une situation jugée critique, générée par le développement rapide qu'a connu la ville au cours des dernières années. Les choix qui étaient présentés dans l'étude d'impact se limitaient à quelques options d'aménagement plutôt que de localisation et de choix sociaux, reflet des décisions déjà prises en matière de planification urbaine. Entre autres, la protection accordée aux milieux naturels, l'intensité du développement urbain, la dégradation de la qualité de l'air en particulier associée au relais routier présent sur ce territoire et la planification des déplacements n'ont pu être pleinement discutées.

Ainsi, dans une perspective de développement urbain durable, la commission est d'avis qu'une évaluation proportionnelle à l'ampleur des incidences environnementales anticipées de toute modification aux plans d'urbanisme et aux règlements de zonage ou de lotissement devrait faire partie de l'information jugée essentielle soumise à la consultation publique en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Fait à Québec,

Pierre André
Président de la commission

Jean-Claude Panisset
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Yvon Deshaies, analyste
Marie-Eve Fortin, analyste

Avec la collaboration de :
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Kathleen Martineau, agente de secrétariat
Julie Olivier, conseillère en communication

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M[me] Julie Quenneville

Mouvement Au Courant
M. John Burcombe

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 22 mai 2007.

La commission et son équipe

La commission

Pierre André, président
Jean-Claude Panisset, commissaire

Son équipe

Yvon Deshaies, analyste
Marie-Eve Fortin, analyste
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Kathleen Martineau, agente de secrétariat
Julie Olivier, conseillère en communication

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Chantal Dumontier, agente de secrétariat
Maryse Filion, agente de secrétariat
Hélène Marchand, responsable de l'édition
Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Le 22 avril 2007	Rencontres préparatoires tenues à Vaudreuil-Dorion

	1re partie	2e partie
	Le 30 mai 2007 Salle Très-Sainte-Trinité, Vaudreuil-Dorion	Le 27 juin 2007 Salle Très-Sainte-Trinité, Vaudreuil-Dorion

Le promoteur

Ville de Vaudreuil-Dorion	M. Marc Côté M. Guy Pilon M. Michel Vaillancourt
Ses consultants	
Genivar société en commandite	M. Bernard Fournier, porte-parole Mme Marie Lafontaine M. Éric Peissel
Décibel consultants inc.	M. Marc Deshaies
Enviromet international inc.	M. Rabah Hammouche
Les consultants LBCD inc.	M. Pierre Beauchamp

Les personnes-ressources

M. Stéphane Bégin	Ministère des Affaires municipale[illegible]s et des Régions
Mme Ruth Lamontagne, porte-parole M. Jean-François Cyr	Ministère du Développement dur[illegible]able, de l'Environnement et des Parcs
Mme Diane Langlois	Ministère de la Santé et des Ser[illegible]vices sociaux – Direction de santé pub[illegible]lique de la Montérégie
M. Gildard Lanteigne	Ministère des Transports
M. Raymond Malo	MRC de Vaudreuil-Soulanges

Avec la collaboration écrite de :

M. Michel Rochefort	Communauté métropolitaine de Montréal
M. Pierre Bilodeau	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M. Claude Léger	Ville de Montréal

Les participants

		Mémoires
M. Robert Boisvert		
M[me] Maureen Burcombe		Verbal
M[me] Diane Lafontaine		Verbal
M. Michel Lefebvre		Verbal
M. Guy Pilon, maire		DM5 DM5.1
M. Donald Quane		DM4
M[me] Julie Quenneville		DM6
Chambre de commerce de Vaudreuil-Dorion et résidant de Vaudreuil-Dorion	M. André Tanguay	DM2
Commission scolaire des Trois-Lacs		DM1
Conseil intermunicipal de transport La Presqu'Île et Transport Soleil	M. René Mailly	DM3
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	DM8 DM8.1 DM8.2 DM8.3 DM8.3.1 DM8.3.2
Service de sécurité incendie de Vaudreuil-Dorion	M. Serges Leroux	DM7

Au total, huit mémoires et trois présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Vaudreuil-Dorion

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Avis de projet*, avril 2005, 21 pages et annexe.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 2005, 22 pages.

PR3 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

PR3.1 *Étude d'impact*, rapport final, volume 1, mai 2006, 260 pages.

PR3.2 *Annexes*, volume 2, mai 2006, pagination diverse et cartes.

PR3.3 *Résumé*, janvier 2007, 39 pages.

PR4 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. Addenda *1, évaluation environnementale de site – Phase 1*, 20 février 2007, 2 pages et carte.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 21 décembre 2006, 18 pages.

PR5.1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, janvier 2007, 60 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 12 septembre 2006 au 19 février 2007, pagination diverse.

PR6.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 13 au 23 février 2007.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 5 février 2007, 3 pages.

PR8 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

Par le promoteur

DA1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Présentation du projet*, mai 2007, 23 pages.

DA2 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses à la 2e série de questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs* (référence PR6.1), mai 2007, 21 pages et annexe 2.

DA3 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Extrait du* Règlement du plan d'urbanisme n° 1270 concernant le volet environnement, p. 126 à 132.

DA4 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Précisions techniques sur les débits de circulation à Vaudreuil-Dorion*, 9 août 2007, 2 pages.

DA5 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Fractions des concentrations maximales de particules fines dans l'air ambiant*, diapositive.

Par les personnes-ressources

DB1 MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Règlement n° 1275-74 modifiant le Règlement de zonage n° 1275 de la Ville de Vaudreuil-Dorion*, certifié conforme le 19 janvier 2007, 10 pages.

Par les participants

DC1 MOUVEMENT AU COURANT. *Recueil chronologique de correspondance de Mouvement Au Courant*, du 21 mai 2004 au 8 août 2006, pagination diverse.

DC2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport de la Montérégie : diagnostic et orientations*, 254 pages.
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/Monteregie-est/plan.pdf]

DC2.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartographie du document DC2*, avril 2001, 42 pages.
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/Monteregie-est/plan_annexe_carto.pdf]

DC3 MOUVEMENT AU COURANT. *Lettre adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le* Règlement sur l'application de l'article 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement, 9 mars 2007, 2 pages.

DC4 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 1, 2 juin 2007, 5 pages.

DC5 MOUVEMENT AU COURANT. *Compilation des certificats d'autorisation (*Loi sur la qualité de l'environnement, *articles 32 et 22) émis à la Ville de Vaudreuil-Dorion dès l'an 2000*, 6 juin 2007, 11 pages.

DC6 Élyse AMEND. « MRC Creates Light Pollution Committee », *Hudson/St. Lazare Gazette*, 6 juin 2007.

DC7 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 2, 11 juin 2007, 2 pages.

DC8 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 3, 12 juin 2007, 1 page.

DC9 MOUVEMENT AU COURANT. *Recueil chronologique de documents sur le boisé Charlot et le cours d'eau Dorion*, du 24 avril 2006 au 12 juin 2007, pagination diverse.

DC10 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 4, 19 juin 2007, 1 page.

DC11 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 5, 25 juin 2007, 2 pages.

DC12 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 6, 28 juin 2007, 1 page.

DC13 MOUVEMENT AU COURANT. *Note concernant le marais au nord du boisé Charlot*, 4 juillet 2007, 1 page et annexes.

DC13.1 *Document DC13 corrigé.*

DC14 MOUVEMENT AU COURANT. *Commentaires sur la réponse DQ1.1, annexe 5 concernant le chaînage des points de simulation et les ponts*, 1er juillet 2007, 1 page.

DC15 MOUVEMENT AU COURANT. *Recueil de photographies concernant le projet*, 3 juillet 2007, 1 page et 18 photos. (Les photos sont disponibles uniquement au secrétariat de la commission.)

DC16 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 7, 9 juillet 2007, 1 page.

DC17 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 8, 16 juillet 2007, 1 page.

DC18 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 9, 23 juillet 2007, 2 pages.

DC19 ORGANISATION DES NATIONS UNIES. *Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*, 25 juin 1998, 30 pages.

DC20 NEW YORK PLANNING FEDERATION. *A Municipal Official's Guide to Diesel Idling Reduction*, septembre 2006, 39 pages.

DC21 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions transmises à la commission*, série 10, 6 août 2007, 2 pages.

DC22 MOUVEMENT AU COURANT. *Recueil chronologique de documents sur le projet Conestoga*, août 2007, 49 pages.

DC22.1 MOUVEMENT AU COURANT. *Documents mentionnés dans le recueil chronologique sur le projet Conestoga (DC22)*, du 12 mars 2003 au 1er octobre 2004.

DC22.2 MOUVEMENT AU COURANT. *Émission « Justice » de Radio-Canada*, 12 juillet 2005.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de documents et questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant la qualité de l'air, l'ambiance sonore, le milieu hydrique et boisé ainsi que des questions générales*, 7 juin 2007, 4 pages.

DQ1.1 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses à la demande de documents et aux questions du document DQ1*, juin 2007, 17 pages et annexes.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant la qualité de l'air, le boisé Charlot, la définition d'un* cours d'eau verbalisé, *le certificat d'autorisation, l'évaluation environnementale des politiques et les espaces bleus et verts*, 7 juin 2007, 2 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 14 juin 2007, 10 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune concernant la faune dans la zone d'étude*, 7 juin 2007, 1 page.

DQ3.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponses aux questions du document DQ3*, 13 juin 2007, 1 page.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Communauté métropolitaine de Montréal concernant la qualité de l'air ainsi que la mise en valeur d'espaces bleus et verts*, 7 juin 2007, 1 page.

DQ4.1 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ4*, 19 juin 2007, 1 page.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la MRC de Vaudreuil-Soulanges concernant les milieux naturels, la politique sur les parcs et les espaces verts ainsi que la rivière Quinchien*, 7 juin 2007, 1 page.

DQ5.1 MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Réponses aux questions du document DQ5*, 22 juin 2007, 1 page.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de documents et question adressée à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant un dépliant informatif, le plan d'urbanisme n° 1270 et son règlement*, 13 juin 2007, 1 page.

DQ6.1 GÉNIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses aux points 1 et 3 du document DQ6*, 14 juin 2007, 1 page.

DQ6.1.1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Document d'information de la première soirée d'information*, 15 juin 2005, 2 pages.

DQ6.1.2 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Document d'information de la seconde soirée d'information*, 23 mars 2006, 2 pages.

DQ6.1.3 MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Règlement du plan d'urbanisme n° 1270*, avril 2002, 160 pages et annexes.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Montréal concernant la qualité de l'air*, 14 juin 2007, 1 page.

DQ7.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ7*, 20 juin 2007, 2 pages.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant un complément d'information touchant les documents DQ1.1 et DQ6.1.3*, 29 juin 2007, 2 pages.

DQ8.1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Réponses aux questions du document DQ8*, juillet 2007, 2 pages et annexes.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les moyens de compensation*, 29 juin 2007, 1 page.

DQ9.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à la question du document DQ9*, 6 juillet 2007, 2 pages.

DQ9.1.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Une démarche équitable et transparente. Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides.*
[En ligne : www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/entrepreneur/Milieuxhumides.pdf]

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant la réalisation de projets routiers antérieurs, le traitement des plaintes, le climat sonore et une demande de dépôt du chapitre 11.4.4 du cahier de charges et devis du ministère des Transports*, 25 juillet 2007, 1 page.

DQ10.1 GENIVAR. *Réponses aux questions du document DQ10*, août 2007, 3 pages et annexe.

DQ11 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant la perte de milieux humides, l'élaboration de la stratégie gouvernementale de développement durable, l'évaluation des incidences environnementales des décisions stratégiques et demande de dépôt du devis spécial de gestion du bruit*, 25 juillet 2007, 2 pages.

DQ11.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse aux questions du document DQ11*, 6 août 2007, 4 pages et annexe.

DQ12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la MRC de Vaudreuil-Soulanges concernant le comité sur la pollution lumineuse*, 25 juillet 2007, 1 page.

DQ12.1 MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Réponse à la question du document DQ12*, 27 juillet 2007, 2 pages.

DQ13 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Affaires municipales et des Régions concernant la* Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, 25 juillet 2007, 1 page.

DQ13.1 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Réponses aux questions du document DQ13*, 2 août 2007, 2 pages.

DQ14 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant le règlement de zonage et la résolution sur la protection des milieux humides*, 2 août 2007, 1 page.

DQ14.1 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses aux questions du document DQ14*, août 2007, 3 pages et annexes.

DQ15 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant la qualité de l'air*, 22 août 2007, 2 pages.

DQ15.1 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses aux questions du document DQ15*, août 2007, 6 pages.

DQ16 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant la qualité de l'air*, 27 août 2007, 2 pages.

DQ16.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ16*, 6 septembre 2007, 3 pages.

DQ17 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant des précisions sur la qualité de l'air*, 6 septembre 2007, 1 page.

DQ17.1 GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. *Réponses aux questions du document DQ17*, 10 septembre 2007, 1 page.

DQ18 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les particules PM10 et PM2,5*, 12 septembre 2007, 1 page.

DQ18.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ18*, 20 septembre 2007, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.*

DT1 Séance tenue le 30 mai 2007 en soirée à Vaudreuil-Dorion, 132 pages.

DT2 Séance tenue le 27 juin 2007 en soirée à Vaudreuil-Dorion, 60 pages.

DT2.1 *Erratas* aux lignes 672 et 799 du document DT2, 9 juillet 2007, 1 page.

Bibliographie

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR L'ÉVALUATION D'IMPACTS (2006). *L'évaluation environnementale stratégique : un outil performant et éprouvé à inclure dans la* Stratégie de développement au Québec, mémoire présenté au gouvernement du Québec, Montréal, 19 p.

BERGLUND, B., T. Lindvall et B. H. Schwela (1999). *Guidelines for community noise*, Organisation mondiale de la Santé, Genève, Suisse, 159 p. [En ligne : www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html]

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1988). *L'évaluation environnementale : une pratique à généraliser, une procédure d'examen à parfaire*, Comité d'examen de la procédure d'évaluation environnementale (Comité Lacoste), Sainte-Foy, Québec, ministère de l'Environnement, 169 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1992). *La procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement*, Commission de l'aménagement et des équipements, 72 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2006). *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, 38 p. et annexe.

INDALE, G.T., T.L. Miller et W.T. Davis (2005). *Effects of heavy-diesel idling emissions on ambient air quality at a truck stop. Measurements and modeling of NO_x and $PM_{2.5}$ concentrations*, Proceedings of A&WMA 98th Annual Conference and Exhibition. [En ligne : http://secure.awma.org/Online Library]

LEROND, M., C. Larue, P. Michel, B. Roudier et C. Sanson (2003). *L'évaluation environnementale des politiques, plans et programmes. Objectifs, méthodologies et cas pratiques*, Paris, Tec & Doc éd., 311 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS (2007). *La réforme du cadre de planification instauré par la* Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. *Diagnostic de l'application de la loi*, fiche de veille, 25 p. [En ligne (31 août 2007) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/diagnostic_application_LAU.pdf].

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (2006). *L'évaluation environnementale stratégique. Guide de bonnes pratiques dans le domaine de la coopération pour le développement*, Éditions OCDE. [En ligne : www.oecd.org/dataoecd/4/20/37354750.pdf]

PENNEY, J. (2005). *Lutte contre la marche au ralenti : guide d'introduction destiné aux municipalités canadiennes sur l'élaboration et l'application du règlement régissant la marche au ralenti*, rapport établi pour le compte de Ressources naturelles Canada et du Greater Toronto Area Air Council, Toronto, 52 p. [En ligne (19 juillet 2007) : www.marcheauralenti.gc.ca]

SANTÉ CANADA (2003). *Stratégie de développement durable 2004-2007. Incarner le changement désiré*, 58 p.